



Dynamiques environnementales

Journal international de géosciences et de l'environnement

38 | 2016

Entre ciel et mer : environnements insulaires et sociétés

Mise en place et développement des espaces urbains dans les îles du Pacifique, exposition aux aléas naturels, influence sur le milieu biophysique

Establishment and development of urban spaces in the Pacific Islands, exposure to natural hazards, influence on the biophysical environment

Jean-Pierre Doumenge



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dynenviron/649>

DOI : 10.4000/dynenviron.649

ISSN : 2534-4358

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2016

Pagination : 22-69

ISBN : 979-10-300-0068-9

ISSN : 1968-469X

Référence électronique

Jean-Pierre Doumenge, « Mise en place et développement des espaces urbains dans les îles du Pacifique, exposition aux aléas naturels, influence sur le milieu biophysique », *Dynamiques environnementales* [En ligne], 38 | 2016, mis en ligne le 01 juillet 2017, consulté le 28 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/dynenviron/649> ; DOI : 10.4000/dynenviron.649



La revue *Dynamiques environnementales* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.



Vue sur la ville d'Honolulu : en premier plan, les villas de Kahala ceinturant le cratère de Diamond Head ; en second plan, les hôtels en gratte-ciel du quartier touristique de Waikiki (cliché : Jim Harper, 2005, Licence : CC BY-SA 1.0, Wikimedia commons).



Mise en place et développement des espaces urbains dans les îles du Pacifique, exposition aux aléas naturels, influence sur le milieu biophysique*

Jean-Pierre Doumenge¹

Réalisation cartographique :
Guilène Réaud-Thomas²

Résumé/Abstract

Depuis les années 1960, l'emprise des centres urbains ne cesse de croître dans les îles du Pacifique. Une demi-douzaine d'agglomérations majeures et une métropole millionnaire émergent à présent dans le paysage océanien. Du fait d'une croissance urbaine rapide assortie de multiples tensions, ces pôles de développement doivent faire face aujourd'hui à de multiples contraintes dans leur processus d'aménagement. L'extension des réseaux d'eau et de tout à l'égout, le traitement des ordures et l'évacuation des gravats, l'augmentation de la pauvreté et des bidonvilles, l'accroissement des dégradations environnementales par suite d'une trop forte anthropisation des littoraux (milieux d'interface « terre-mer » subissant déjà de plein fouet divers phénomènes catastrophiques d'ordre tellurique ou climatique) mettent en difficulté les pouvoirs publics, particulièrement dans les petits pays souverains sans grandes ressources économiques. Familière à tous les Océaniens, la ville reste très controversée. Compte tenu de la diversité géographique et historique qui a présidé à l'établissement des capitales insulaires et à celui de leurs relais régionaux, une observation à diverses échelles s'avère nécessaire pour comprendre l'urbanisation des îles du Pacifique et pour juger valablement de son influence sur les milieux bio-physiques et sur l'organisation des territoires.

Establishment and development of urban spaces in the Pacific Islands, exposure to natural hazards, influence on the biophysical environment

Since the sixties, urban areas have been spreading on the Pacific islands. Half a dozen of large built-up areas and a main metropolitan city are now emerging in the Oceanian landscape. As this phenomenon was growing rapidly, multiple tensions have been appearing, so in the years 2010 these focuses of development have to face various challenges in terms of building-up. The necessity of a permanent enlargement of different networks (access to fresh water, treatment of sewerage, garbage, rubble and solid waste), the spreading of poverty and slums, the deterioration of shore environment because of a too strong anthropic pressure cause difficulty and challenge the authorities, specially in the small independent countries which are mostly without consistent economic resources. Nowadays familiar to all Oceanians, cities are still subject to strong debates. Consequently to a large historical and geographical diversity, the analysis of main cities and the urban process in the Pacific islands must be initiated at different scales, especially to evaluate their impact on the bio physical environments and their influence on the organisation of the insular territories.

Mots clés/Key-words

Îles du Pacifique, dynamiques urbaines, impact aménagement citoyen sur environnement insulaire.

Pacific islands, urban trends, cities' impact on insular environment.

* Ce texte est une synthèse actualisée de recherches menées entre 1975 et 2000, pour le compte du CNRS (Bordeaux, France) et de l'East West Center (Honolulu, USA).

Introduction

Dans le Pacifique insulaire comme pour le reste du monde, l'emprise urbaine apparaît comme le phénomène majeur de la fin du XX^e siècle et du début du XXI^e. Lorsqu'on mesure le poids des citoyens au sein des

populations vivant dans les îles océaniques, la puissance du monde citoyen s'avère même exceptionnelle, sauf dans le contexte pseudo continental de la Papouasie-Nouvelle Guinée (PNG). Pour l'essentiel, les populations urbaines se concentrent en un même lieu, dans les villes-capitales et leurs alentours immédiats. Compte tenu de la diversité géographique et

1. Université Paul Valéry-Montpellier III.

2. Equipe DYMSET, CNRS/Université Michel de Montaigne-Bordeaux III.

historique qui a présidé à l'établissement de ces capitales, une observation à diverses échelles semble être nécessaire pour comprendre l'urbanisation des îles du Pacifique et pour juger de son influence sur les milieux bio-physiques et sur l'organisation des territoires. Une attention particulière est à porter aux agglomérations de Suva, Port Moresby, Nouméa et Papeete, à l'île-ville de Guam ainsi qu'à la cité métropolitaine d'Honolulu (principal hub du Pacifique insulaire, depuis 1945).

Dans les îles accueillant les capitales, la pression des hommes est particulièrement forte le long de la ligne de rivage. Des pollutions organiques et chimiques apparaissent dans certains fleuves côtiers, marais ou portions de lagon, en particulier en milieu portuaire. Des glissements se déclenchent sur des terrains en forte pente, sous le poids de formes d'habitat inadaptées. Des dégradations graves se font jour sur les récifs frangeants et dans les mangroves, lieux où la vie marine est en général intense. Or, l'environnement dans lequel s'établissent les peuples océaniques subit périodiquement des aléas naturels de grande ampleur, d'origine tellurique (émissions volcaniques, tremblements de terre, tsunami) ou climatique (cyclones, sécheresses). Le cumul des aléas naturels et des risques induits par une activité humaine mal maîtrisée explique la grande sensibilité actuelle des insulaires au maintien de la qualité du cadre de leur vie quotidienne.

L'« écologisme » politique qui en découle y est puissant : il s'appuie, comme dans d'autres régions du monde, tout à la fois sur des mouvements de revendications autochtones (mettant en avant le respect de la « coutume ancestrale » et les traditions la structurant) et sur des associations de protection de la nature (fondant leur point de vue sur une observation du milieu naturel se voulant scientifique). Le « culturalisme » océanien et le « naturalisme » occidental, relayés bien souvent par le militantisme des églises chrétiennes d'obédience évangélique, méthodiste ou presbytérienne ont acquis suffisamment d'influence, depuis 1945, pour contraindre les pouvoirs publics à une certaine retenue lorsqu'il s'agit d'implanter des équipements lourds sur des espaces reconnus fragiles, par les opinions publiques comme par les scientifiques.

De plus en plus d'aménagements jugés nécessaires à l'amélioration des flux d'hommes et de marchandises (agrandissement d'emprises routières, portuaires ou aéroportuaires), à la production industrielle (mines et usines métallurgiques) ou à la vie urbaine (tours de bureaux et de logements, grands hôtels affiliés à des enseignes transnationales, golfs et aquaparks) sont considérés être facteurs de « dépréciation de la qualité de vie » ou de « pollution de l'environnement », au nom de la tradition multi-séculaire et d'un intellectuelisme post-moderniste. Pourtant, la demande en ces équipements reste importante lorsque les classes sociales aisées résidentes ou des clientèles étrangères de passage sont nombreuses, d'où un grand dilemme pour les pouvoirs publics en charge des petits pays du Pacifique puisqu'ils ont vocation à faciliter l'action des acteurs économiques tout en ayant à protéger les populations des nuisances afférentes à certaines activités.

I – L'urbanisation, un phénomène participant à la mondialisation, induit par la colonisation occidentale, en voie d'autochtonisation

A- Du bourg colonial à l'agglomération inscrite dans la mondialisation

Dans les îles du Pacifique, le processus d'urbanisation a commencé à se mettre en place il y a un siècle et demi environ. Il découlait de la nécessité, pour les puissances coloniales de l'époque, de disposer d'équipements stables et de grand gabarit pour stocker et exporter les productions locales commercialisables (minerais et denrées agricoles transformables), tout en se donnant la capacité d'importer les biens manufacturés nécessaires à l'installation des agents des administrations de tutelle et des colons que ces administrations avaient contribué à sédentariser. À l'échelle des différents territoires coloniaux, le bourg ou la ville faisant office de chef-lieu devint ainsi la plaque tournante pour tout trafic avec les puissances métropolitaines, comme avec les îles périphériques placées sous son commandement.

Aux alentours de 1900, les principaux centres urbains présentaient le même type d'organisation :

- un centre plus ou moins quadrangulaire (de 5 à 50 ha de superficie, jouxtant un aménagement portuaire) où se regroupaient administrations, casernes, lieux de culte (catholiques ou protestants), écoles et dispensaires, offices notariés et bancaires, agences de compagnies d'assurance et de navigation, maisons d'import-export et quelques commerces de détail (épiceries, boulangeries, boucheries, quincailleries), voire des ateliers pour mécanicien, charpentier, ferblantier, cordonnier, tailleur, coiffeur ou blanchisseur ;

- une périphérie de géométrie irrégulière, car tenant compte des contraintes du relief, associant (dans un cadre resté rural) des résidences cossues occupées par les familles des colons et des constructions légères pour les besoins des natifs océaniques venus des îles périphériques pour participer à des tâches ne nécessitant pas grande qualification dans les administrations, les maisons de commerce ou chez les colons.

Les insulaires d'enracinement local multi-séculaire vivaient dans leurs villages traditionnels, en marge de la ville coloniale, ou auprès d'établissements missionnaires, par regroupement des fidèles selon leurs obédiences confessionnelles. Voilà pourquoi, pendant longtemps, les Océaniques ont perçu les centres urbains comme des enclaves d'un monde extérieur prévaricateur, reflétant la puissance des métropoles, sur lequel leur pouvoir traditionnel n'avait aucune prise. Le recrutement forcé d'Océaniques pour servir comme main d'œuvre sur les grandes plantations du Queensland australien (1850-1910) participa à cette vision négative. Toutefois, le mariage entre jeunes femmes de haut rang coutumier et jeunes hommes appartenant aux familles de colons ou de commerçants les plus entreprenantes a permis, dès les années 1880, d'établir durablement un contact positif entre Océaniques et expatriés dans les archipels du Pacifique, particulièrement dans sa partie orientale.



La mixité culturelle qui s'élaborait peu à peu en milieu urbain s'est considérablement élargie avec l'introduction dans les îles de travailleurs contractuels asiatiques (1860-1940). Ainsi des Indiens tamoul et gujarati furent-ils orientés par les autorités coloniales vers les plantations de canne et les moulins à sucre de Fidji, des Japonais du Sud d'Honshu, de Kyushu ou d'Okinaawa vers les grands domaines des îles Hawaïi, des Indonésiens de Java vers les exploitations de café de Nouvelle-Calédonie, des Vietnamiens du Tonkin vers les mines de Nouvelle Calédonie et des Nouvelles-Hébrides/Vanuatu, des ressortissants de Chine méridionale (en particulier des montagnards hakkas) vers les plantations de Tahiti, du Samoa occidental (alors colonie allemande) et des îles Hawaïi, ainsi que vers les mines de phosphate de Banaba (îles Gilbert/Kiribati, alors colonie britannique) et de Nauru (île administrée par l'Allemagne [1888], puis l'Australie [1920]).

Au terme de leurs contrats dans les champs de canne à sucre ou d'ananas, les cocoteraies, les caoayères ou les caféières, ces travailleurs asiatiques se sont souvent urbanisés en s'impliquant dans le commerce de détail (épicerie) et les services de proximité (restauration, habillement, blanchisserie, coiffure). Compte tenu de la situation stratégique d'Honolulu, au croisement des grandes routes traversant le Pacifique, l'île d'Oahu a su capter une grande partie des travailleurs en provenance de Chine et du Japon, puis ceux originaires des Philippines et de Corée, enfin ceux natifs de Micronésie et des Samoa.

De la juxtaposition de groupes allochtones (issus de l'immigration évoquée) et de communautés autochtones (en renaissance démographique, à partir des années 1930), se dégage au plan paysager :

- un espace de production agricole comportant de grands domaines coloniaux (plantations ou ranches) et des terroirs horticoles valorisés par de petites communautés tribales autochtones (jardins associant ignames, patates et bananiers ou tarodières irriguées) ;

- un espace urbain (cumulant fonctions administratives, commerciales et artisanales, voire industrielles) s'identifiant à une ville-capitale portuaire plus ou moins grande, parfois aussi à de petits bourgs littoraux, ces centres d'activité servant tout à la fois de lieux de transformation de certaines productions locales et de points de ravitaillement en produits importés, pour les populations rurales environnantes.

Même si beaucoup de produits nécessaires à la vie quotidienne des expatriés étaient importés des métropoles coloniales (britannique, française, américaine, japonaise, australienne ou néo-zélandaise), des industries de transformation se développèrent dans le cadre urbain océanien, souvent à proximité des infrastructures portuaires : raffinage du sucre à Kawaï, Maui et Oahu (îles Hawaïi), ainsi qu'à Viti Levu et Vanua Levu (îles Fidji), à Atimaono (Tahiti), à Païta et Bourail (Nouvelle-Calédonie), associant parfois la production de rhum (celui de Maui étant particulièrement réputé), mise en conserve des ananas à Oahu, du bœuf à Ouaco (Nouvelle Calédonie), production de jus de fruits à Oahu et à Tahiti, torréfaction du café à Nouméa (Nouvelle Calédonie), à Kona (Grande Hawaïi) et à Lae (Nouvelle Guinée), préparation de la vanille

à Uturoa (Raiatea), production d'huile de coco dans tous les chefs-lieux des territoires coloniaux, métallurgie du nickel à Nouméa (brièvement aussi dans les bourgs calédoniens de Thio et de Yaté).

Durant la période de guerre 1942-1945, l'installation de cantonnements de l'armée américaine dans les îles du Pacifique constitua un facteur décisif de transformation des comportements des populations locales vis à vis du monde urbain. La paix revenue, l'industrie de la grande pêche américaine profita de ce nouvel attrait des Océaniens pour la modernité urbaine pour implanter d'énormes conserveries de thon à Pago Pago (Van Camp en 1954 ; Star Quist en 1963). On assista aussi à la multiplication des ateliers industriels, des commerces et des services (en particulier de sport, de loisir, d'éducation et de santé) ce qui favorisa les mouvements migratoires inter insulaires à objectif salarial vers les centres urbains les plus développés. Le caractère pluri ethnique de leur population s'en trouva conforté, sans pour autant être toujours vecteur de métissage culturel.

Sous l'influence de ces nouveaux venus et de leur installation dans la durée, le paysage citadin se modifie progressivement, certaines villes-capitales se transformant en agglomérations complexes. Les nécessités accrues de construction de logements déterminent la mise en place de cimenteries, tout comme la vulgarisation des véhicules automobiles induit l'implantation de succursales de grandes marques, d'ateliers de mécanique, de stations-service et de cuves de stockage du carburant. La structure pluri insulaire de la plupart des petits pays océaniens favorise l'implantation de petits chantiers navals, tandis que la maîtrise progressive de la chaîne du froid facilite le développement d'unités de congélation valorisant le thon pêché en haute mer.

Dans les années 1970, pour se conformer aux standards internationaux, les emprises portuaires et aéroportuaires, les équipements commerciaux et de services, les enceintes sportives des pays accueillant les « Jeux du Pacifique » (en 2015, les XV^e jeux se sont tenus à Port Moresby) durent s'agrandir, parfois de manière considérable. Dans les centres urbains insulaires les plus dynamiques, apparurent des marinas, des complexes hôteliers et des aires commerciales associant hypermarchés et galeries de boutiques spécialisées (en électroménager, audiovisuel, habillement et chaussures de marque, cosmétiques et parfums, tabac, alcools et vins ou épicerie fine). A partir des années 1980, la conteneurisation a permis de faire profiter les classes moyennes et supérieures locales d'une large gamme en biens de grande consommation provenant des grandes métropoles, à des prix souvent supérieurs de 25% à ceux pratiqués sur leurs lieux de production.

La prééminence des activités tertiaires dans les principales agglomérations du Pacifique insulaire a contribué à transformer les centres-villes historiques (Downtown) en véritables « districts centraux des activités commerciales et des affaires » (Central Business District). Certes, les services publics et religieux traditionnels s'y maintiennent, mais à présent ce sont les banques, les assurances, les grands magasins, les

restaurants, les boutiques de souvenirs et de mode, les agences promouvant l'immobilier ou les voyages, les bars, les restaurants, les salles de billard qui déterminent la fréquentation et l'animation du « cœur de ville », leur grande agitation en période diurne et leur quasi abandon en période nocturne.

Les docks de stockage des marchandises importées, les usines et ateliers de transformation se localisent dans des lieux proches des emprises portuaires (à Honolulu, nombreux sont ceux qui se situent toujours entre le port de commerce et l'aéroport international). Quant aux logements, ils se distribuent en priorité le long du littoral ou dans les basses vallées; grâce à de gros travaux de génie civil, ils occupent aussi les collines et les plateaux surplombant les lagons. Souvent de grand standing, les villas établies sur les hauteurs bénéficient évidemment d'une belle vue et d'une bonne ventilation lorsque souffle l'alizé, mais elles s'avèrent très exposées aux coups de vents violents, lors du passage d'un cyclone, phénomène somme toute fréquent dans cette partie du monde.

B- La ville, centre d'animation des territoires, pôle d'attraction des migrants des îles périphériques

Le facteur essentiel d'explication de la croissance contemporaine des migrations océaniques est à chercher dans le pouvoir de fascination exercé par les villes sur les jeunes générations, particulièrement bien relayé au quotidien par les médias de masse (journaux et revues, puis radios et télévisions et enfin sites internet). Les adolescents du Pacifique n'envisagent plus leur avenir sans un accès aux richesses matérielles disponibles en milieu urbain. Cette tendance comportementale est d'autant plus forte que les occupations agricoles traditionnelles menées en milieu rural restent très fatigantes, tout étant relativement peu rémunératrices. Lorsqu'ils sont peu qualifiés, les jeunes adultes viennent en ville pour acquérir les biens nécessaires à leurs familles restées en tribu (matériaux de construction et produits manufacturés de grande diffusion) ; lorsque leur niveau de qualification leur permet d'y pratiquer un travail bien rémunéré, ils s'y domicilient. Ce faisant, la ville est perçue par le plus grand nombre comme le « cargo » apportant l'abondance produite par les métropoles millionnaires d'Australasie, d'Asie orientale, d'Amérique du Nord ou d'Europe occidentale.

Inscrite dans la « mondialisation » par la multiplicité des échanges d'hommes, de biens et de services, la ville océanique est devenue, depuis un demi-siècle, lieu privilégié de rassemblement et de brassage des insulaires. En organisant des lotissements légaux et des squats illégaux sur la base de solidarités ethno-régionales, au sein même d'une agglomération existante ou en s'installant en proximité immédiate, dans un village tribal (grâce à des liens familiaux ou amicaux), certains migrants insulaires ont acquis, au fil des dernières décennies, la possibilité de participer à la vie citadine. Le temps passant, la ville contemporaine n'apparaît plus comme une « création des Blancs », ce qu'elle était à l'origine, mais comme un lieu en voie d'« autochtonisation » puisque les Océaniens s'en sont progressivement appropriés divers symboles, tout en gardant la volonté de maintenir (dans leur cadre do-

miciliaire) l'ambiance de leur « village natal », lorsque leur village d'accueil ou leur squat se trouve inclus dans le tissu urbain. Ils ont ainsi fini par introduire en ville une touche paysagère bien à eux : les cabanes construites sur les collines broussailleuses et les baraques sur pilotis situées en bordure du littoral ou dans une mangrove sont à présent des éléments forts du paysage urbain, au même titre que le sont les immeubles de dix étages (ou plus) et les équipements collectifs monumentaux exprimant la modernité technologique, parfois de manière ostentatoire.

Depuis les années 1990, le besoin d'insertion urbaine des Océaniens ne se limite plus aux villes-capitales des petits pays insulaires : il inclut aussi les grandes métropoles anglo-saxonnes d'Australasie et de la côte Ouest nord-américaine. Peu à peu, de véritables réseaux migratoires se sont construits à l'échelle du Pacifique : les migrants provenant de territoires sous influence des États-Unis (archipels de Micronésie et îles Samoa) ont pris l'habitude de se diriger vers Honolulu (via Guam ou Pago Pago), certains poursuivant vers San Francisco-Oakland, Los Angeles-San Diego, voire Salt Lake City (s'ils sont d'obédience mormone) ; les Pacific Islanders originaires des îles Cook, Tonga, Tokelau, Niue et certains autres natifs du Samoa occidental sont attirés par Auckland (Nouvelle Zélande) ; ceux de Nauru, des îles Salomon, du Vanuatu ou de la périphérie de la PNG vont à Brisbane, Sydney ou Melbourne (Australie). En ce qui concerne Fidji, les Mélanésiens privilégient Auckland et Sydney, les Indiens Vancouver (Canada).

Dans le cadre de l'espace de souveraineté française, des ressortissants de Tahiti, de Wallis et Futuna et des francophones du Vanuatu sont venus s'installer en Nouvelle Calédonie, dès les années 1955-60, pour travailler comme manutentionnaires sur le port de Nouméa, dans l'usine métallurgique de Doniambo ou sur les sites d'extraction minière de Grande-Terre. Ils se firent plus nombreux lors du boom sur le nickel (1969-72). A la même époque, des ressortissants de la France métropolitaine et des régions d'outre-mer (Guadeloupe et Martinique) renforcèrent le phénomène migratoire initié par les Océaniens français ou francophones.

Dans les premiers temps de leurs migrations de travail, les insulaires océaniques venaient en célibataires et vivaient en garçonnières (dans des « bases vie » en préfabriqué), sur le lieu principal de travail de leur entreprise ; progressivement ces travailleurs voulurent vivre en famille ; ils se mirent alors à improviser des bidonvilles sur des réserves foncières, privées ou publiques, situées dans des endroits difficiles d'accès, en périphérie des lotissements résidentiels ou dans la proximité des zones industrielles. Au final, l'afflux massif des familles en milieu urbain obligea les pouvoirs publics à s'intéresser à leur cas et à les faire accéder à des logements d'habitat social. Mais les besoins étant très largement supérieurs aux possibilités offertes, les bidonvilles n'ont cessé de croître, d'abord sur des terrains pentus en terre ferme, puis dans des bas-fonds marécageux, en zone de mangrove.

Dès l'instant où les emprises urbaines ont exercé une forte pression sur l'espace physique à travers l'implantation d'usines, d'aires commerciales ou de complexes



hôtelières, de services publics ou de formes variées d'habitat, le prix de la terre n'a cessé de croître. En devenant spéculatif, le foncier devint une préoccupation centrale pour les pouvoirs publics comme pour les intérêts privés ou coutumiers, d'autant plus que les propriétaires (à titre individuel ou collectif) étaient toujours bien représentés dans les assemblées locales. Selon l'importance du régime de la propriété privée individuelle ou de l'appropriation par des groupes coutumiers, l'accès à la terre à fin de construction varie évidemment d'un pays à l'autre et, ce faisant, le style de l'habitat social qui y est implanté.

C- Les réponses publiques aux demandes des migrants et à la multiplication des « squats »

A Fidji, 83% du territoire national ont un statut de terres coutumières ; initialement qualifiées de Native Lands, puis d'iTaukei Lands, elles sont la propriété nominale des chefferies pré-européennes, tout en étant administrées de fait, depuis 1940, par un fonds dénommé Native Lands' Board, rebaptisé iTaukei Lands' Board dans les années 2000. Par ailleurs, 10% de l'espace insulaire sont enregistrées en propriétés privées (freehold properties) ; implantées pour l'essentiel sur le littoral, elles ont fait l'objet depuis longtemps d'une promotion immobilière, tant à Suva que dans les centres urbains régionaux. Enfin, 7% de l'archipel émergeant au Domaine privé de l'Etat fidjien, après avoir été détenus par la Couronne britannique durant la période coloniale (Crown Lands/State Lands) ; c'est sur ce domaine que les lotissements d'habitat social (en petits pavillons ou en immeubles à étages) promus par l'office public dénommé Fiji Housing Authority ont été initialement implantés. Au fil des années, l'habitat social ayant pris beaucoup d'ampleur, il a été nécessaire de mobiliser les réserves foncières des villages tribaux. Dès les années 1960, les églises chrétiennes prirent des initiatives pour médiatiser les rapports (souvent conflictuels) existant entre groupes coutumiers et groupes de migrants.

Alternative rémunératrice à l'agriculture, la location de parcelles du domaine coutumier dans un but domiciliaire pose tout de même problème car leurs propriétaires ne peuvent pas légalement assumer par eux même la fonction de « loueur ». Ces propriétaires doivent normalement déléguer leur droit à bail à l'ITLB. Parce qu'ils sont peu ou pas consultés par les responsables de ce board, lors de la délimitation d'un lotissement locatif pour les besoins de la FHA et surtout parce qu'ils ont beaucoup de mal à récupérer les 50% du montant des locations conclues en leur nom (sachant que 25% vont à la rémunération de l'ITLB et 25% à celle des mandataires des chefferies régionales, des tribus villageoises et des clans locaux), les propriétaires traditionnels des terres coutumières hésitent parfois à laisser des lotissements formels s'implanter sur leurs avoirs fonciers. Ils préfèrent alors voir se constituer des agrégats d'habitat spontané (squatters' settlements) sur le périmètre de leur village (land owning unit) afin de profiter en toute discrétion et en totalité du produit de la terre louée. Par ailleurs, faute de moyens financiers suffisants pour transférer les familles de squatters vers des lotissements sociaux de la FHA, les églises chrétiennes (pour les Océaniens) et la ligue musulmane (pour les familles originaires du sous-continent

indien se référant à l'islam), puis les pouvoirs publics tentent de faciliter leur vie au quotidien en favorisant leur accès à l'eau, au ramassage des ordures ménagères, voire à la consolidation de l'habitat préétabli et à l'amélioration de l'évacuation des eaux usées.

En PNG, le salaire moyen mensuel d'un travailleur s'établit, selon UN-Habitat, à 242 US\$ alors que la location mensuelle d'un logement de type F2 s'élève à 800 US\$ et l'achat d'un F3 est d'environ 500 000 US\$. Une faible minorité de gens peut donc avoir accès au secteur concurrentiel de l'habitat. Compte tenu de l'ampleur de l'immigration (papoue ou néo-guinéenne) vers les principales villes de PNG, en particulier vers Port Moresby (la capitale), des aires d'habitat spontané (squats) progressent sans cesse en milieu urbain. A l'instar de Fidji, les pouvoirs publics locaux et nationaux n'arrivent pas à faire face à la demande par la seule mise en place d'un habitat social conventionnel. Leurs efforts se limitent donc bien souvent à valider des espaces d'habitat spontané induits par la forte pression migratoire en améliorant leur accès routier, l'amenée de l'eau potable et l'évacuation des ordures. Parfois, ils donnent l'autorisation à la National Housing Corporation de lotir des portions du Domaine privé de l'Etat en créant une voirie qui permette leur desserte par autobus, puis en dotant chaque parcelle d'un point d'accès à l'eau potable et à l'électricité, le bénéficiaire de la parcelle ayant obligation d'y réaliser une fosse septique lorsque le tout à l'égout ne peut pas être, dès le départ, mis en place.

Dans ces lotissements planifiés comme dans les zones d'habitat spontané, les nouveaux venus font en sorte de se regrouper sur la base de solidarités tribales ou régionales, de « ceux qui partagent la même langue » (wantok en pidgin correspondant à one language en anglais), afin de pouvoir pratiquer au quotidien diverses formes d'entraide entre compatriotes. La NHC lutte de manière constante contre cette forme de ségrégation, car elle est trop souvent source de conflits inter tribaux. Dès lors les migrants se tournent vers les responsables traditionnels des terres coutumières situés à la périphérie des centres urbains, en bord de mer en ce qui concerne le National Capital District (Port Moresby). En prenant le relais de pouvoirs publics défaillants pour l'accueil des migrants, les mandataires des villages traditionnels deviennent ainsi de véritables promoteurs fonciers en zones urbaine et péri urbaine.

La prééminence foncière des groupes autochtones notée en Papouasie-Nouvelle Guinée et à Fidji se retrouve au Vanuatu, au Salomon, au Tonga, à Wallis et Futuna, dans l'archipel samoan ainsi que dans les atolls micronésiens : selon les coutumes océaniques, les droits des groupes se prévalant du plus ancien enracinement sont imprescriptibles. En conséquence, lorsque la population dite autochtone est majoritaire dans un Etat, les intérêts des groupes traditionnels ne peuvent être remis en cause, ni par l'administration, ni par des groupes allochtones (mis en place durant la période coloniale), sans leur consentement formel.

A Nouméa et à Papeete, cadre de sociétés très métissées, une partie importante des terres émergeant, depuis plus d'un siècle, au régime de la propriété pri-

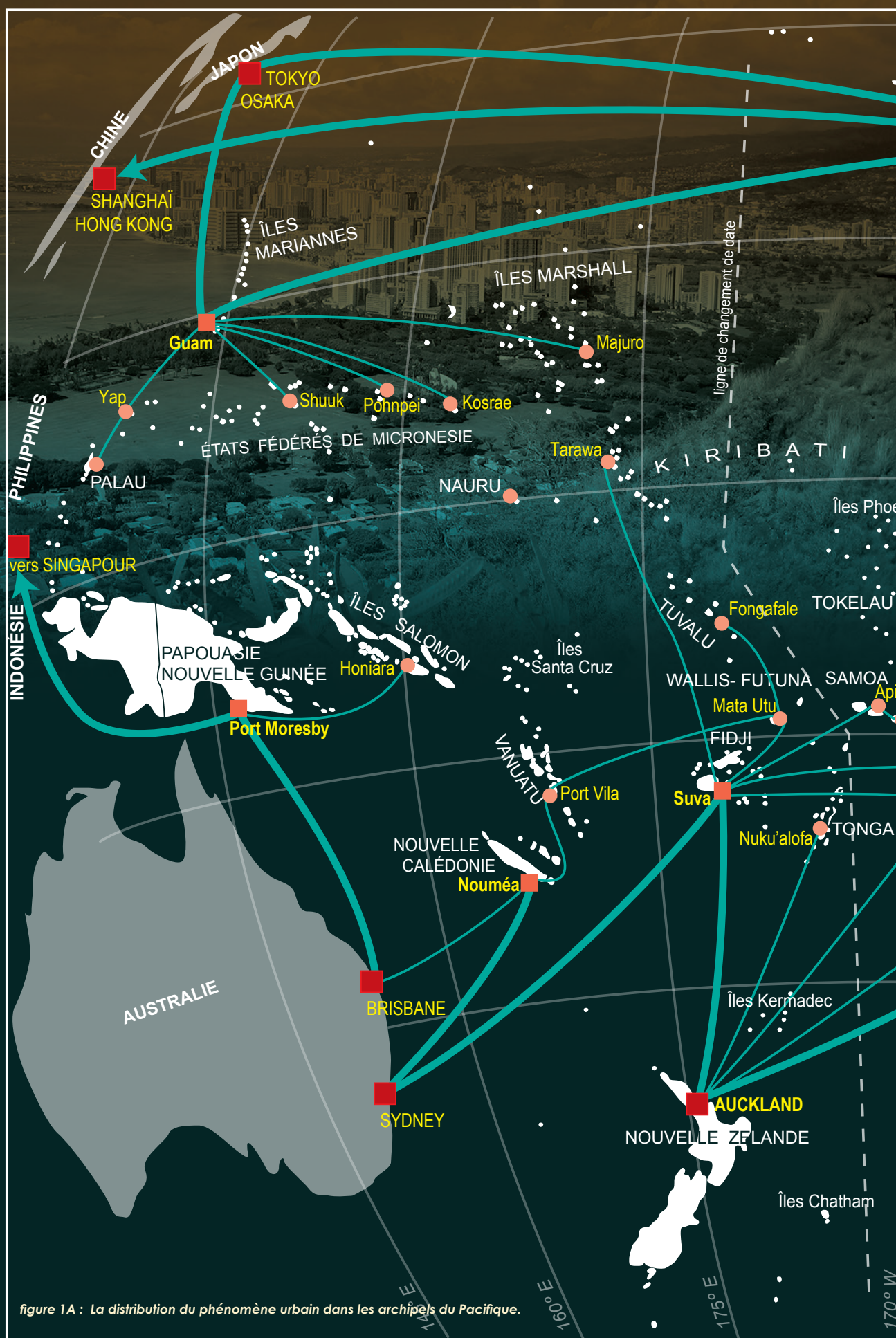


figure 1A : La distribution du phénomène urbain dans les archipels du Pacifique.



J-P. DOUMENGE / G. RÉAUD-THOMAS, 2017

vé. Mais les négociations entre propriétaires fonciers et promoteurs immobiliers peuvent être longues et difficiles car les premiers cherchent toujours à entretenir une pénurie relative en terrains afin de maintenir des cours élevés sur le marché foncier. Par ailleurs, à l'instar des archipels anglophones, un régime foncier coutumier ou quasi coutumier s'est maintenu dans les territoires francophones. En Grande Terre néo-calédonienne, des « réserves autochtones » ont été délimitées entre 1864 et 1903 et agrandies depuis ; créées à l'origine en milieu rural, celles-ci sont maintenant confrontées à la pression urbaine dans le périmètre du Grand Nouméa. Dans les îles Loyauté et pour Wallis et Futuna, la terre étant en totalité coutumière, l'implantation des centres urbanisés de Wé et de Mata-Utu a nécessité de longues tractations entre autorités traditionnelles et pouvoirs publics. Dans les archipels de la Polynésie française, de nombreuses terres familiales se réfèrent toujours au régime d'une indivision quasi coutumière (officialisée par l'administration dans les années 1880) ; il s'avère donc nécessaire, là encore, de savoir patienter pour obtenir l'accord des copropriétaires, avant de pouvoir concrétiser une transaction induisant une réalisation immobilière.

Faute de grandes disponibilités en terrains aménageables, la promotion de l'habitat social dans les agglomérations centrées sur Nouméa et Papeete se trouve limitée, quand bien même les pouvoirs publics mettent des parcelles du domaine territorial (néo-calédonien ou polynésien) et les réserves municipales (des communes-membres de deux agglomérations) à la disposition des offices HLM. Entre 2009 et 2015, seulement 3 500 nouveaux logements sociaux ont pu être proposés à la location ou en accession à la propriété dans le Grand Nouméa alors que dans ce laps de temps plus de 17 000 demandes d'accès à ce type de logement étaient formulées aux opérateurs que sont la SIC, le FSH et la SEM Agglo (gestionnaires tout de même de près de 14 000 locations en 2015). A Tahiti, le nombre des demandes s'établissait à 18 000 pour la période 2008-2013 durant laquelle l'OPH n'a pu mettre sur le marché que 3 200 logements (2 227 en immeubles et 963 en petits pavillons) ; 287 nouveaux logements s'y sont ajoutés entre 2014 et 2015.

A Guam, le régime de la propriété privée est largement vulgarisé, mais son application est limitée par la présence sur l'île de vastes périmètres militaires (occupant 160 km², pour une surface insulaire de 550 km²). Du fait du rapatriement d'Okinawa de près de 8 000 militaires, du fait aussi de la croissance des classes moyennes locales, de la migration continue de Philippines et de la venue en très grand nombre des touristes japonais (un demi-million dès 1990, un million environ depuis 2010), les promoteurs immobiliers se sont trouvés dans l'obligation de construire des immeubles à étages de grand gabarit sur des terrains jusqu'alors occupés par de petits pavillons : l'espace urbain ne cesse ainsi de se densifier et son paysage de se modifier.

Le prix des logements et de leur location s'en est trouvé fortement revalorisé, satisfaisant les propriétaires, mais pas leurs locataires (en 2014, il faut compter un minimum mensuel de 1.900 US\$ pour un logement de type F3). Compte tenu d'un turn over régulier

des militaires, plus des deux tiers des ménages vivant sur l'île sont en location. Comme en 1990, seuls 669 logements sociaux étaient disponibles à Guam, une revendication s'est développée au changement de siècle pour que les forces armées libèrent des terrains, en particulier ceux détenus en bord de mer par l'USAF, dans le Nord-Ouest de l'île, pour y promouvoir de nouveaux lotissements résidentiels. Du fait de la volonté des autorités fédérales de ne pas réduire l'emprise spatiale de cette base militaire, le gouvernement territorial a dû mandater en urgence l'agence Housing & Urban Redevelopment pour favoriser la production de logements à loyer modéré dans les années 2000 ce qui a abouti au triplement des logements sociaux entre 1990 et 2010, loin de satisfaire, là encore, la demande exprimée par les insulaires.

II- Le maillage urbain du Pacifique insulaire dans les années 2010-15

De par leur statut, les pays du Pacifique peuvent être regroupés en trois ensembles : les Etats souverains, les territoires sous souveraineté américaine et ceux sous souveraineté française. Honolulu, capitale des îles Hawaïi, fait figure de pôle urbain majeur pour ce vaste espace insulaire politiquement segmenté. Les agglomérations de Suva et Port Moresby pour les pays anglophones, de Nouméa et Papeete pour les pays francophones et l'île de Guam pour l'aire micronésienne constituent les pôles urbains de deuxième niveau, le troisième niveau étant constitué par les centres régionaux des pays alliant grande étendue et économie diversifiée et par les capitales des micro Etats restés en marge des grands axes d'échanges transocéaniques (figure 1A).

A- Deux villes majeures (Suva et Port Moresby) et quelques centres relais, à l'échelle des pays indépendants anglophones

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, Suva (Fidji) joue un important rôle d'animation, à l'échelle du Pacifique central, par la mise en relation et le rattachement de divers archipels situés en Mélanésie (Vanuatu), en Micronésie (Kiribati) et en Polynésie (Tonga, Tuvalu, Samoa occidentale et îles Cook). Dans le Pacifique occidental, Port Moresby exerce une influence dominante sur la Papouasie-Nouvelle Guinée (continentale et insulaire), partielle sur les îles Salomon. Depuis l'accession à l'indépendance des petits pays anglophones (1962-1980), Suva et, à un degré moindre, Port Moresby ont vu leur rôle de leader confirmé.

La hiérarchie urbaine dans l'archipel fidjien

Suva City (91 000 hab.), capitale de l'Etat des îles Fidji (pays de 18 330 km² et 905 000 hab. ; souverain depuis 1970 ; 4,8 Mds US\$ de PIB en 2015), s'est établie sur une presqu'île située au Sud Est de Viti Levu, l'une des deux principales îles. Au cours du dernier demi-siècle, une vaste agglomération (285 000 hab.) centrée sur cette ville-capitale s'est progressivement mise en place ; elle inclut Lami (25 000 hab.) sur son versant nord-occidental, Nasinu (103 000 hab.) et Nausori (66 000 hab.) sur son versant nord-oriental. Nausori accueille sur son territoire un aéroport qui a acquis depuis peu une en-

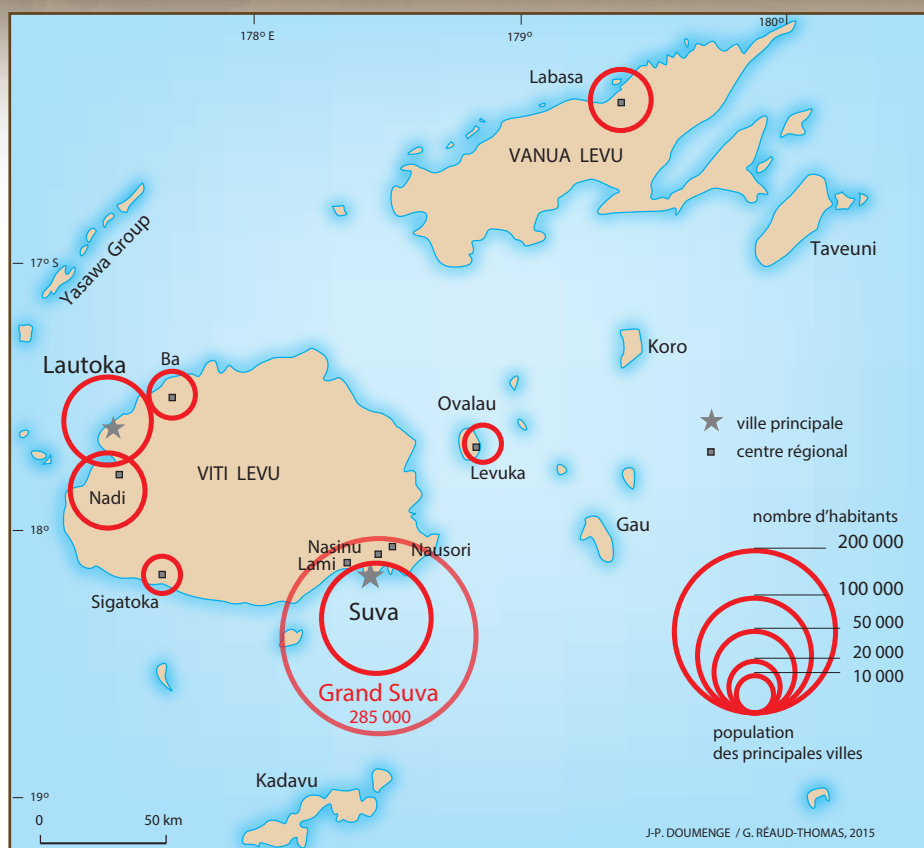


figure 1B : Les centres urbains dans l'archipel de Fidji en 2015.

vergure internationale. Au fil des dernières décennies, sur la vingtaine de kilomètres qui sépare le CBD de Suva de l'aéroport de Nausori, King's road est devenu un axe de circulation très actif. Un véritable « corridor » urbain a fini par se constituer de part et d'autre de cette route, avec la multiplication des lotissements, centres commerciaux et parcs industriels.

A 200 km à l'Ouest de Suva, au cœur d'une vaste zone de culture de la canne à sucre (Sugar cane belt), s'établit Lautoka (58 000 hab.). Au-delà du raffinage du sucre, ce pôle régional de première importance s'est développé autour de la production de textiles exportés en franchise de douane. Dans sa proximité (moins de 40 km de distance) et sous son attraction, on note l'existence de deux centres de moindre importance : Ba (16 400 hab.) qui vit essentiellement de la valorisation de la canne à sucre et surtout Nadi (42 300 hab.) qui accueille un aéroport international (mis en fonction dans les années 1950, à partir des infrastructures construites par les forces alliées, au cours de la seconde guerre mondiale) ; cet aéroport a longtemps servi de plaque tournante pour le trafic aérien inter insulaire, à l'échelle du Pacifique Sud ; dans sa proximité, se sont développés des services aéronautiques, des hôtels d'escale et des ateliers de production de textiles ou d'artisanat océanien.

Pour sa part, la côte méridionale de Viti Levu, le long de laquelle sont établis quelques vastes complexes hôteliers, est animée de longue date par deux centres commerciaux d'envergure sous-régionale, Sigatoka (10 400 hab.) et Savusavu (8 200 hab.). Quant à Vanua Levu, la seconde grande île de l'archipel

fidjien, elle voit sa vie s'organiser autour de Labasa (28 000 hab.), centre régional d'importance modeste lui aussi largement impliqué dans la production de sucre. Enfin, sur la petite île d'Ovalau est à mentionner la présence d'une petite ville portuaire coloniale, Levuka (10 000 hab.), l'ancienne capitale fidjienne (fondée en 1874) ; à proprement parlé, ce n'est pas un centre d'animation régional, même si cette localité est connue pour la qualité de ses infrastructures de congélation et de mise en conserve du thon, ainsi que pour l'excellence de l'intégration des traditions locales dans son bâti résidentiel, ce qui lui a valu une inscription au « patrimoine mondial » de l'UNESCO (figure 1B).

Le réseau des villes en Papouasie-Nouvelle Guinée

A la différence de la plupart des pays insulaires du Pacifique, la Papouasie-Nouvelle Guinée (pays de 6 432 000 hab.; souverain depuis 1975) bénéficie d'un vaste territoire (462 840 km²) doté de ressources agricoles et minières nombreuses et variées (16,1 Mds US\$ de PIB en 2015). L'agglomération capitale, Port Moresby (325 000 hab.), en est le pôle d'animation principal. Lae (104 000 hab.), chef-lieu de l'ancienne colonie allemande de Nouvelle Guinée, fait figure de deuxième pôle d'animation du pays. Au plan régional, les villes de Madang (29 400 hab.) et Wewak (22 700 hab.) animent la côte Nord-Est, celles de Mendi (56 000 hab.), Mont Hagen (46 200 hab.) et Goroka (21 400 hab.) les hauts plateaux (Highlands), le centres de Popondetta (49 100 hab.), la côte Sud-Est, celui de Daru (16 200 hab.) la Gulf Coast et celui d'Alotau (16 000 hab.) la pointe péninsulaire du Sud-Est (Milne Bay). Les chefs-lieux des îles du Sud [Tari (15 400 hab.)], de la Nouvelle Bretagne [Kokopo (39 000 hab.) et Kimbe (27 200 hab.)], de la Nouvelle Irlande [Kavieng (15 800 hab.)] et de Bougainville [Arawa (38 200 hab.)] font figure de centres régionaux moins dynamiques que leurs homologues de la partie continentale du pays. Au total, les centres urbains des Hautes-Terres et de la côte Nord-Est sont sous la double attraction de Port Moresby et Lae, les centres méridionaux et ceux des îles extérieures sous le commandement direct de la capitale. Ce schéma général pourrait rapidement s'infléchir si le centre régional de Madang concrétise le projet de conditionnement de 500 000t de thon par an proposé par un consortium regroupant les plus importants conserveurs du monde (figure 1C).

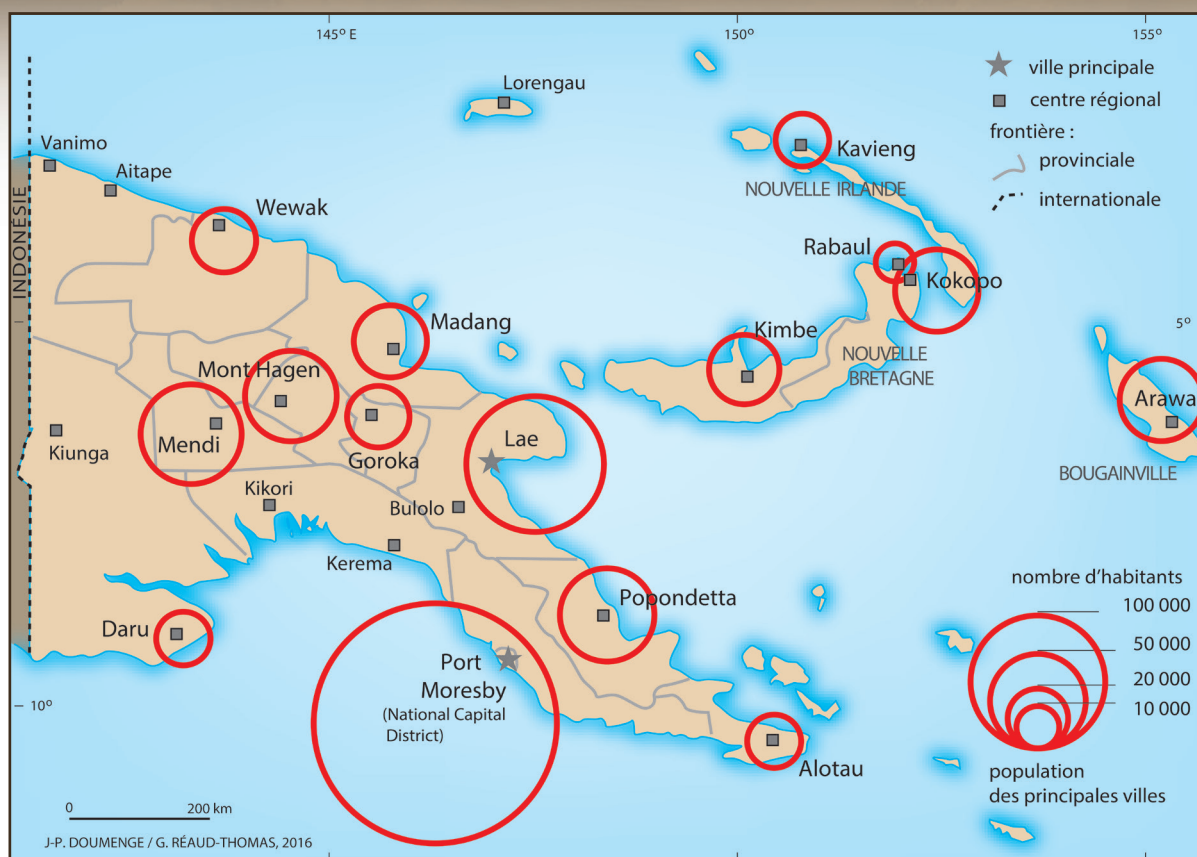


figure 1C : Les villes de Papouasie-Nouvelle Guinée en 2015.

L'empreinte urbaine dans les îles mélanésiennes de Salomon et du Vanuatu

Dans les îles Salomon (pays de 28 450 km² et 581 318 hab., souverain depuis 1978 ; 1,2 Md US\$ de PIB en 2015), après la destruction du chef-lieu colonial de Tulagi perpétrée par les troupes japonaises (1941), l'administration britannique domicilia le chef-lieu du territoire à Honiara, sur la côte orientale de l'île de Guadalcanal (1952) : progressivement s'y installèrent les sièges des services publics et ceux des maisons commerciales d'import-export, puis les principaux opérateurs industriels valorisant les productions de l'archipel (oléagineux, bois, pêche), en particulier la société Unilever détentrice de 30 000 ha plantés en cocotiers et palmiers pour la production de diverses matières grasses végétales. L'accession de l'archipel à l'indépendance n'a fait que consolider la prééminence de la ville-capitale, même si les institutions nationales ont prévu l'organisation d'un pouvoir largement décentralisé à l'échelon provincial.

Doté d'un port en eau profonde et d'un aéroport international, Honiara a vu ses activités augmenter et se diversifier au fil du temps. L'établissement d'un campus de l'université [anglophone] du Pacifique Sud (dont le siège est à Suva) et de plusieurs centres de recherche en agriculture tropicale et en halieutique, l'ouverture de succursales de grandes banques anglo-saxonnes ou asiatiques ont contribué au renforcement des structures urbaines d'Honiara et à l'augmentation de sa population (65 000 hab. en 2012), malgré l'existence d'affrontements inter-ethniques ayant mis aux prises des ressortissants de Malaïta et des natifs de

Guadalcanal, entre 1999 et 2003. Une fois ce contentieux politique apaisé, les activités touristiques se développèrent à Honiara autour d'infrastructures hôtelières de bon standing (*Heritage Park* ou *Coral Sea Resort & Casino*) pour faire face à l'accueil des touristes australiens et japonais venus visiter le mémorial évoquant la guerre du Pacifique : en 1942-43, l'île de Guadalcanal a été en effet le théâtre d'une de ses plus farouches batailles (identifiée au « Verdun des Mers du Sud »).

Au Vanuatu (pays de 12 290 km² et 261 565 hab., souverain depuis 1980 ; 771 M US\$ de PIB en 2015), Port Vila, la capitale (située dans l'île de Vati), connaît une croissance rapide depuis la déclaration d'indépendance (10 000 hab. en 1980 ; 45 000 hab. en 2010) alors que précédemment elle enregistrait une forte concurrence de la part de Luganville (7 000 hab. en 1980 ; 13 000 hab. en 2010), situé sur l'île de Santo, où étaient implantées des infrastructures industrielles de bon gabarit (une conserverie de poisson, des équipements de traitement du coprah et une unité d'abattage et de congélation des bovins pour l'exportation). A la suite de la répression par le gouvernement central du mouvement autonomiste Nagriamel (très actif sur l'île de Santo, au début des années 1980), l'ensemble des fonctions politiques et économiques se sont trouvées rapidement concentrées sur Port Vila. Dans le même temps, des complexes hôteliers et des banques off-shore s'y sont multipliés.



La marque citadine dans les archipels polynésiens de Samoa, Tuvalu, Tonga et Cook

A l'instar du Vanuatu et des îles Salomon, les capitales des pays polynésiens monopolisent le trafic à caractère international, tout comme le ravitaillement inter insulaire. Dans l'archipel samoan, de par l'existence de deux entités politiques, deux centres urbains (d'importance démographique inégale) ont émergé en parallèle : d'une part, Apia (40 000 hab.) qui « commande » les îles occidentales (dont Upolu et Savai'i) lesquelles constituent l'Etat du Samoa depuis 1962 (pays de 2 944 km² et 187.000 hab., 838 M US\$ de PIB en 2015) ; d'autre part, Pago Pago, modeste centre de 3 700 hab., situé sur l'île de Tutuila (escale réputée du tourisme de croisière, après avoir été choisi comme lieu d'implantation pour la mise en conserve du thon germon) qui « coordonne » les îles orientales, territoire sous administration américaine depuis 1899 (199 km² et 54 300 hab. ; 748 M US\$ de PIB en 2015).

La ville d'Apia, siège des instances nationales du Samoa occidental, s'est organisée de manière empirique sur la côte septentrionale d'Upolu, au fond d'une baie abritée, autour d'une chefferie polynésienne (comptant seulement 300 ressortissants, en 1800) et d'établissements commerciaux mis en place entre 1850 et 1914 par des traders allemands. L'agglomération-capitale n'est autre que le regroupement fonctionnel de 45 des 57 villages coutumiers de l'île d'Upolu. Récemment, un syndicat inter-villageois a été constitué pour assurer en son sein la gestion des réseaux publics (eau, électricité, téléphone, voirie, assainissement). Dans ce cadre coutumier, les ménages non originaires d'Apia qui souhaitent profiter, au quotidien, d'un travail salarial, ainsi que de la proximité des commerces et des services dans la capitale (en particulier en matière d'éducation et de santé), ont la plus grande difficulté à se voir concéder une parcelle à bâtir. Pourtant l'espace urbanisé produit durant la période coloniale (d'abord allemande [1899 à 1914], puis néo-zélandaise [1914 à 1962]) n'émarge plus, pour les deux tiers, au régime coutumier. S'il est difficile de promouvoir un habitat répondant aux besoins des immigrants sur le périmètre en propriété privée c'est parce qu'il est pour l'essentiel détenu par des institutions religieuses chrétiennes qui ne souhaitent pas aliéner leur acquis foncier.

En 2004, le manque de disponibilité, à Apia, en terrains constructibles et en logements à bas prix d'achat (en location) a conduit les pouvoirs publics nationaux à mettre en place une agence d'urbanisme afin d'avoir un outil de planification de l'espace urbain et de programmation des équipements collectifs nécessaires à la population de l'agglomération. Quoiqu'il en soit, l'organisation des villages restant basée sur les solidarités claniques traditionnelles, on assiste toujours au développement simultané de multiples stratégies de promotion foncière et immobilière, difficiles à canaliser au sein d'un plan d'urbanisme à valeur normative.

A la charnière des trois grandes régions insulaires océaniques (Mélanésie, Micronésie et Polynésie), l'archipel de Tuvalu s'articule autour de sept atolls et de deux îles totalisant 699 km² de superficie dont seulement 26 km² au-dessus du niveau de la mer. Peu-

plé de seulement 11 100 hab., cet ensemble insulaire est pratiquement sans ressources (34 M US\$ de PIB en 2016). Il a longtemps été une terre sous administration britannique (1892-1978). A présent indépendant, ce micro-Etat dont l'existence même se trouve mise en cause du fait de la lente montée des eaux océaniques (induite par le réchauffement du climat mondial) a établi sa capitale sur l'îlot de Fongafale, sur la partie orientale de la couronne récifale de l'atoll de Funafuti. Une agglomération de près de 6 000 hab. s'étire à présent par agrégation de petits villages traditionnels d'avec Vaiaku (siège des institutions d'Etat, d'Island Supermarket, de divers commerces, hôtels et restaurants), lieu d'implantation d'un aéroport de taille modeste (aménagé en 1943, par les troupes américaines).

Aux îles Tonga (pays de 748 km² et 115 000 hab.; 465 M US\$ de PIB en 2015), la moitié de la population réside sur l'île principale de Tongatapu (260 km²). Nuku'alofa, la capitale, est établie sur sa côte septentrionale. Forte de 25 000 hab., cette localité présente un semis régulier de petits pavillons disposés sur une péninsule plane. Elle s'est développée lentement autour du siège de la chefferie polynésienne dominante (affublée du titre royal depuis l'implantation de missionnaires chrétiens, au milieu du XIX^e siècle), des bâtiments accueillant les institutions et les administrations de l'Etat (l'archipel tombé sous protectorat britannique en 1900 ayant accédé à la pleine souveraineté en 1970), d'un petit port, de quelques maisons de commerce et agences bancaires ainsi qu'une vingtaine d'hôtels de gabarit souvent modeste.

Aux îles Cook (pays de 236 km² et 21 000 hab.; protectorat britannique établi en 1888, passé sous administration néo-zélandaise en 1900, devenu territoire autonome « en libre association » avec l'ancienne puissance coloniale depuis 1965 ; 301 M US\$ de PIB en 2015), les populations se concentrent principalement sur l'île de Rarotonga (15 000 hab.). Avarua, bourg-centre de 5 500 hab. faisant office de capitale du territoire, se situe sur la côte septentrionale de cette île, entre l'aéroport de Nikao et la rivière Tupapa, sur la partie littorale du territoire de la chefferie traditionnelle de Teauotonga. Du fait de la venue annuelle d'environ 100 000 visiteurs, le tourisme fait à présent figure de principal secteur d'activité de l'archipel (40% du PIB), entraînant une urbanisation progressive du littoral de Rarotonga ; sur le pourtour de cette île, on compte 115 structures hôtelières, souvent de petite taille, contre 19 sur l'île voisine d'Aitutaki.

Si Avarua n'accueille qu'une quinzaine d'hôtels et de restaurants, le bourg-capitale joue un rôle essentiel dans le ravitaillement du pays et l'encadrement de ses infrastructures touristiques et hôtelières. Situé à l'embouchure de la rivière Takuvaine, ce centre regroupe pour l'essentiel les édifices hébergeant le gouvernement et le parlement, les administrations et le commissariat de police, les principaux lieux d'activité culturelle (bibliothèque, musée et cinémas), les bâtiments de l'Eglise chrétienne des îles Cook (congrégation protestante d'influence majeure dans le pays, issue de la LMS), ainsi que divers établissements commerciaux connectés au ravitaillement du pays, au développement touristique ou à l'écoulement de productions

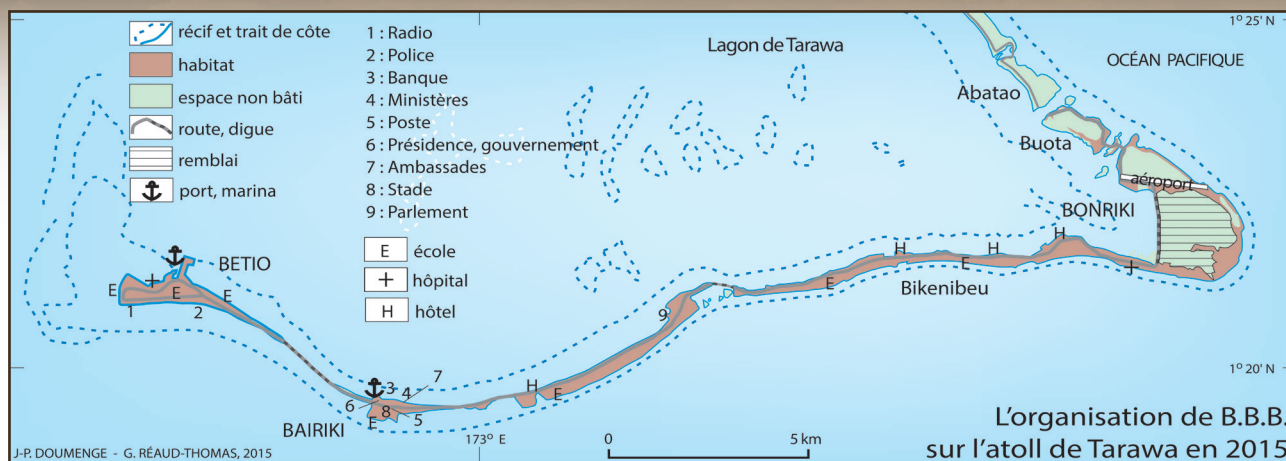


figure 1D : L'organisation de Betio-Baikiri-Bikenibeu sur l'atoll de Tarawa en 2015.

locales pour l'exportation (thon tropical ; perles provenant des lagons de Manihiki, Penrhyn et Rakahanga).

La situation urbaine particulière des petits Etats micronésiens

Construits autour d'une multitude d'atolls, les deux Etats micronésiens de Kiribati (pays de 808 km² et 112 000 hab. ; 160 M US\$ de PIB en 2015) et de Marshall (pays de 181 km² et 77 000 hab. ; 188 M US\$ de PIB en 2015) voient pour leur part leurs nationaux vivre de longue date sous la double contrainte d'un manque crucial en terre (arable ou constructible) et d'un difficile ravitaillement en eau potable. Les agglomérations capitales de Betio-Baikiri-Bikenibeu (B.B.B) sur l'atoll de Tarawa et de Darrit-Uliga-Delap (D.U.D) sur celui de Majuro jouent un rôle fondamental d'animation à l'échelle de ces petits pays archipélagiques, captant l'essentiel de leurs populations et de leurs rares activités économiques (figures 1D et 1E).

Lors de la guerre du Pacifique (1942-45), Tarawa, principal atoll de Kiribati, a été le lieu de très violents combats entre troupes américaines et japonaises. Après reconstruction du poste d'administration britannique et du bureau de direction de la compagnie en charge de l'extraction du phosphate sur l'île de Banaba (appelée aussi Ocean Island), une agglomération semi-urbaine s'y est peu à peu organisée au long de 24 km d'îlots de la couronne récifale, entre océan et lagon, grâce à la construction d'une chaussée (causeway) maintenant goudronnée. Cette chaussée prend appui sur une série d'ouvrages d'art (digues et viaducs) dont le coût important a été financé par les Japonais et les Australiens (dans le cadre de leur politique d'aide au développement des petits pays insulaires). B.B.B a statut de communauté urbaine sous le nom de Teinainano Urban Council (TUC) : elle compte 52 000 hab. en 2015. Les fonctions officielles se concentrent à Baikiri, les hébergements hôteliers s'échelonnent de Baikiri à l'aéroport de Bonriki, le port de commerce et divers ateliers industriels se situent à Bétio.

Depuis 1979 (année d'accession à l'indépendance du pays), les pouvoirs publics de Kiribati font fonctionner « B.B.B » grâce aux revenus tirés d'un fonds souverain qui a su investir en Australie, en Asie du Sud-Est et

aux Etats-Unis les bénéfices obtenus de l'exportation du phosphate. L'île-Etat de Nauru (pays souverain depuis 1968, de 21 km² de superficie, comptant 9 500 habitants permanents; 150 Md US\$ de PIB en 2015) fonctionne sur le même modèle : entre 1906 et 1996, on y exploite le phosphate sans discontinuer. Faute d'avoir su convenablement réinvestir les revenus tirés du phosphate dans l'immobilier (en Australie, en Nouvelle-Zélande et aux USA), l'Etat nauruan ne dispose plus à présent pour son budget que des droits payés par la flotte thonnière taïwanaise en cas de pêche dans sa ZEE et du montant de la location d'une prison à l'Etat fédéral australien. Entre 1990 et 2005, Nauru a été un paradis fiscal florissant, mais interlope : selon le site Geopolis de France-Info et celui de l'Opinion, la banque centrale russe estime que 70 Mds \$ des mafias russes ont transité par l'île, lors de la crise financière de 1998.

Dans les îles Marshall, deux sites urbains exceptionnellement coexistent. Située sur l'atoll de Majuro (9,7 km² de couronne corallienne ; 296 km² de lagon), l'agglomération capitale implantée sur le site de D.U.D cumule les fonctions administratives, commerciales et portuaires de l'archipel (comptant en particulier une unité de congélation de thons destinés au marché japonais et une dizaine d'hôtels pour les touristes de passage). Forte de 16 000 hab. en 1988 et de 25 000 en 1995, cette agglomération s'étend alors sur environ 2,5 km². En 2015, elle déborde largement du cadre municipal de D.U.D. Pour pouvoir accueillir au total 37 000 hab., son emprise a dû se porter sur 1,5 km² du district de Rairikku, par urbanisation des terrains situés au long des 10 km de la route reliant l'aéroport d'Amata au « coeur de ville » (centré sur le RMI's Capitol) et l'aire commerciale et bancaire de Gibson). En parallèle, une station radar de l'U.S Army s'est développée, depuis 1961, sur l'atoll de Kwajalein (97 îlots totalisant 16,4 km², enserrant un lagon de 2 174 km²), pour assurer le suivi des missiles expérimentaux lancés depuis la base de l'USAF de Vandenberg en Californie. A cheval sur les deux îlots mitoyens de Kwajalein et d'Ebeye, le centre d'hébergement des personnels américains et marshallais compte près de 12 000 hab. en 2015 (3 500 hab. en 1988 ; 8 000 en 1995).

A l'instar des îles Marshall, les îles Carolines bénéficient (depuis leur indépendance en 1986) d'un

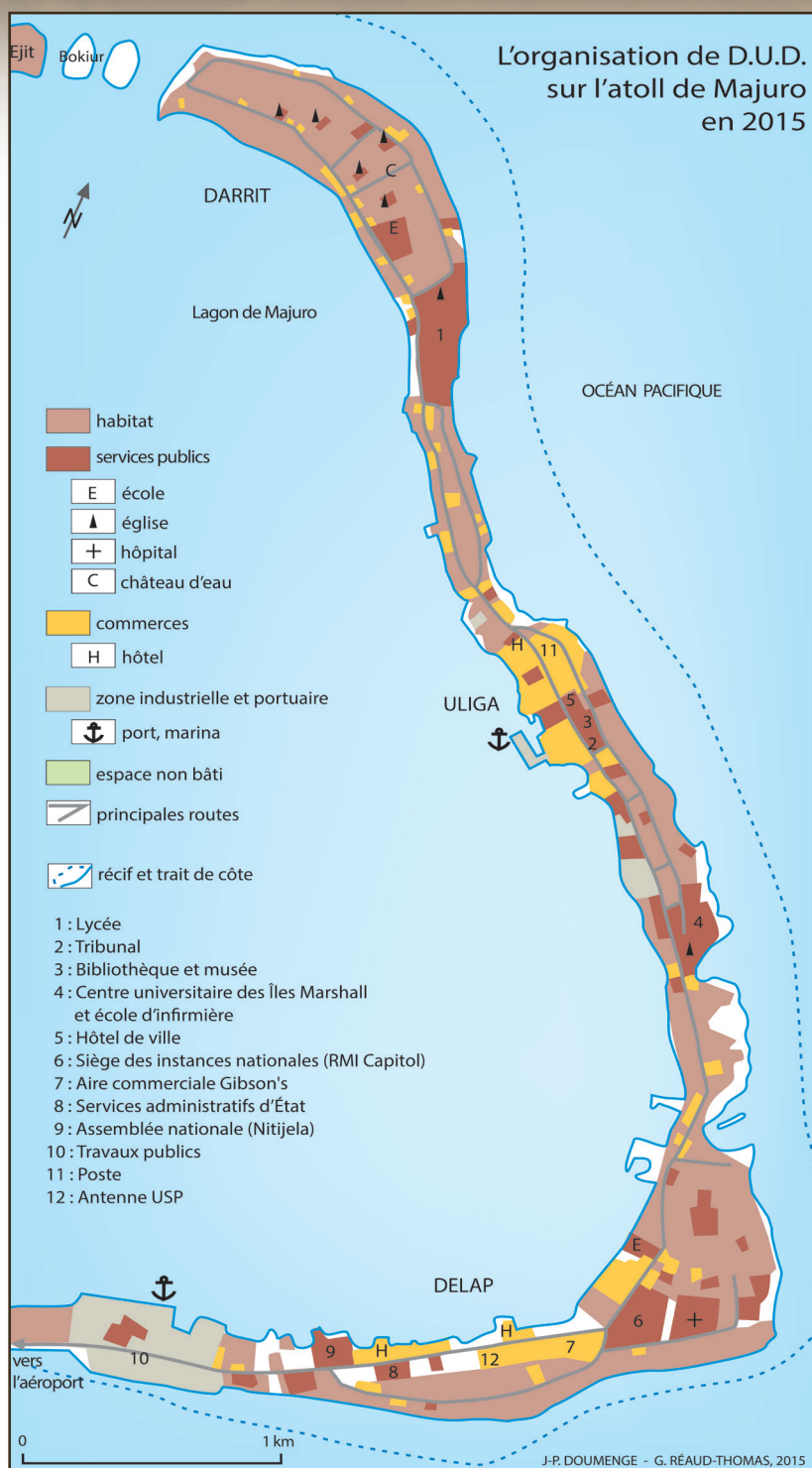


figure 1E : L'organisation de Darrit-Uliga-Delap sur l'atoll de Majuro en 2015.

« contrat d'association » avec les USA, dans le cadre de deux entités étatiques : à l'Ouest, la République de Palaos ou Belau (459 km² ; 21 000 hab. ; 287 M US\$ de PIB en 2015) ; à l'Est, les Etats fédérés de Micronésie (702 km² ; 110 000 hab. ; 318 M US\$ de PIB en 2015). Avec 14 500 hab., l'île de Koror rassemble l'essentiel de la population de Palaos et les principales infrastructures administratives, commerciales et touristiques du pays, même si elle n'accueille plus sa capitale nominale, Melekeok. Avec 18 000 hab., Weno (anciennement Moen, chef-lieu des îles Truck) est actuellement la localité la plus peuplée des EFM ; située dans l'île

de Pohnpei, Kolonia (bourg créé par les Allemands en 1899), qui avait statut de capitale fédérale avant son déménagement vers Palikir (1989), fait toujours figure, avec seulement 6 000 hab., d'unique cité de la fédération. Au total, le monde micronésien est trop fragmenté, trop peu peuplé et trop peu pourvu en ressources pour avoir le potentiel nécessaire pour développer des infrastructures urbaines solides.

B- Un réseau peu diversifié, centré sur Honolulu, une métropole quasi millionnaire dans l'espace de souveraineté américaine

Dans l'archipel d'Hawaï (superficie de 16 650 km² ; 1 430 000 hab. ; territoire de l'Union de 1898 à 1959, puis Etat fédéré au sein des USA ; 79 Mds US\$ de PIB en 2015), la population se concentre sur l'île d'Oahu (1 560 km² ; 990 000 hab.). Elle s'établit pour l'essentiel sur les plaines littorales qui bordent la côte Sud, de Koko Head à Barber's Point, et sur les planèzes volcaniques qui surplombent Honolulu City, ville-capitale de 350 000 hab. Forte de 820 000 hab., l'agglomération métropolitaine du Grand Honolulu englobe, sur son flanc occidental, de multiples localités et équipements collectifs, civils ou militaires : sont à noter en particulier une zone industrielle et une base (US Navy Air) sur Barber's Point, Ewa et son vaste complexe résidentiel Beach, Village & Gentry (comptant à lui seul 45 000 hab.), Mililani (Town & Mauka 44 000 hab.), Wahiawa (20 000 hab.) et la base de Schofield Barracks (US Army ; 72 km² ; 18 000 hab.), Waipahu et Pearl City (50 000 hab.) ainsi que les bases de Pearl Harbor (US Navy), et d'Hickam (US Air Force). Sur son flanc oriental, l'agglomération inclue le district d'East Honolulu (55 000 hab.), par association des secteurs de Wailupe et d'Hawaï Kai (Marina & Heights).

L'obstacle représenté par la chaîne de Koolau étant traversé par des tunnels autoroutiers, l'urbanisation reprend naturellement le long de la côte-au-vent, dans sa moitié méridionale, avec les villes-satellites de Waimanalo (10 000 hab.), Kailua (50 000 hab.), Kaneohe (35 000 hab.), la base aéronavale (US Marine Air) de Mokapu, enfin la bourgade de Kahaluu. L'association de ces villes périphériques au Grand Honolulu détermine une aire urbaine de 930 000 hab. En marge de cette aire, trois chapelets de petites localités balnéaires sont à mentionner sur Oahu : Makaha-Maili-Manakuli sur la côte-sous-le-vent, Haleiwa-Waialua-Pupukea sur la côte Nord (la North shore des surfeurs), enfin Laie-Hauula-Kaaawa sur la côte-au-vent.

En Grande Hawaïi (10 432 km² ; 1 850 000 hab.), la ville de Hilo (45 000 hab.) implantée sur la côte Est fait office de chef-lieu du comté de Big Island. Situé à proximité immédiate, l'Hawaïian Paradise Park (20 000 hab.) se place directement sous son commandement. Celui-ci s'exprime de manière plus diffuse sur le reste de la grande île. L'animation de la côte Ouest s'organise autour de Kona-Kailua, agglomération forte de 42 000 hab., et celle du Nord autour de Waimea, bourg de seulement 7 000 hab, passage obligé pour atteindre l'observatoire astronomique du Mauna Kea (4 200 m), la côte Sud accueillant pour sa part le « parc national des volcans » (dont une fontaine de lave toujours en activité) et une aire réputée de production d'orchidées.

Dans l'île de Maui (1 884 km² ; 155 000 hab.), l'urbanisation s'est d'abord inscrite dans un ensellement s'étirant entre deux volcans en sommeil, le Pukukui et l'Haleakala (ce dernier, haut de 3 230 m, accueillant un parc naturel), autour de Wailuku (le chef-lieu de comté ; 18 000 hab.) et de la baie de Kahului (30 000 hab.). Elle a gagné ensuite la côte-sous-le-vent avec d'une part Kapalua-Kaanapali-Lahaina (24 000 hab.) et d'autre part Kihei-Wailea (28 000 hab.). Au cours des dernières décennies, elle s'est installée sur les premières pentes de l'imposant Haleakala, sur son versant Ouest (Pukalani-Makawao-Haliimaile 32 000 hab.), avec une tendance à se poursuivre plus au Nord jusqu'à l'océan (Haiku-Pauwela 9 000 hab.).

Sur l'île de Kauai (1 446 km² ; 67 000 hab.) aux paysages spectaculaires (sculptés dans un vieux substrat volcanique), l'aménagement urbain est essentiellement littoral ; il se réalise le long d'un axe Kalahoe (15 000 hab.) - Lihue (le chef-lieu de comté ; 14 000 hab.) - Kapaa (20 000 hab.). Au Nord de l'île, s'individualise la station balnéaire de Princeville (3 000 hab.) autour de trois luxueux complexes touristiques situés en bordure de la baie de Hanalei et sur la

pointe de Kaweonui ; implantée sur un ancien ranch, cette station a été créée par la chaîne *Sheraton hotels & resorts* (groupe *Starwood*) dans les années 1970, époque où le grand tourisme commençait à investir l'ensemble de l'archipel hawaïien et plus seulement la ville d'Honolulu.

Hors de l'île d'Oahu, l'urbanisation découle donc très largement de la réalisation de grands équipements de tourisme et de villégiature : parce qu'incluant le plus souvent un vaste golf, les complexes labellisés « resorts » se développent pour la plupart en zone rurale, chaque fois que la terre agricole n'est plus rentable. Dans leur environnement immédiat prospèrent toujours des pâturages et des champs de canne à sucre et, en Grande Hawaïi, des vergers produisant des noix de macadamia ; sur la côte Ouest de cette île, certains resorts présentent la particularité d'être implantés sur des coulées basaltiques relativement récentes ce qui les fait apparaître comme des oasis consacrées au sport et à la détente, au sein d'un univers désertique extrêmement caillouteux (**figure 1F**).

Sur l'île de Guam (superficie de 550 km² ; 180 000 hab. ; cédée par l'Espagne aux USA en 1898, ayant statut de « territoire de l'Union » ; 5,3 Mds US\$ de PIB en 2015), l'urbanisation ne découle pas de la prééminence de la capitale comme dans le cas d'Hawaïi. Celle-ci n'est en fait qu'un quartier (Agaña/Hagatña) d'une agglomération qui s'étale sur le tiers central de l'île. Totalement reconstruit après la seconde guerre mondiale, le district faisant office de chef-lieu accueille les institutions territoriales, la cathédrale et l'évêché, des établissements bancaires, des agences de compagnies d'import-export et, en partie haute, des résidences cossues de la bourgeoisie locale ainsi que l'hôpital dépendant de l'US Navy.

Une spécialisation s'affiche par quartier au sein d'une agglomération qui s'étire, de manière tentaculaire, le long des principaux axes routiers. De longue date, Apra Harbor héberge les infrastructures portuaires, Yigo la base d'Anderson (USAF), Mangilao le campus universitaire, Barrigada l'aéroport international et les résidences secondaires pour Japonais, Tamuning (en particulier le secteur de Tumon) les grands hôtels. Dans la moitié Sud de l'île restée pour une grande part rurale, on découvre les golfs les plus récents. A présent, c'est la fonction touristique et non plus la fonction militaire qui est à la base de l'activité du territoire et de son aménagement urbain.

Au sein du Commonwealth des Mariannes du Nord (archi-

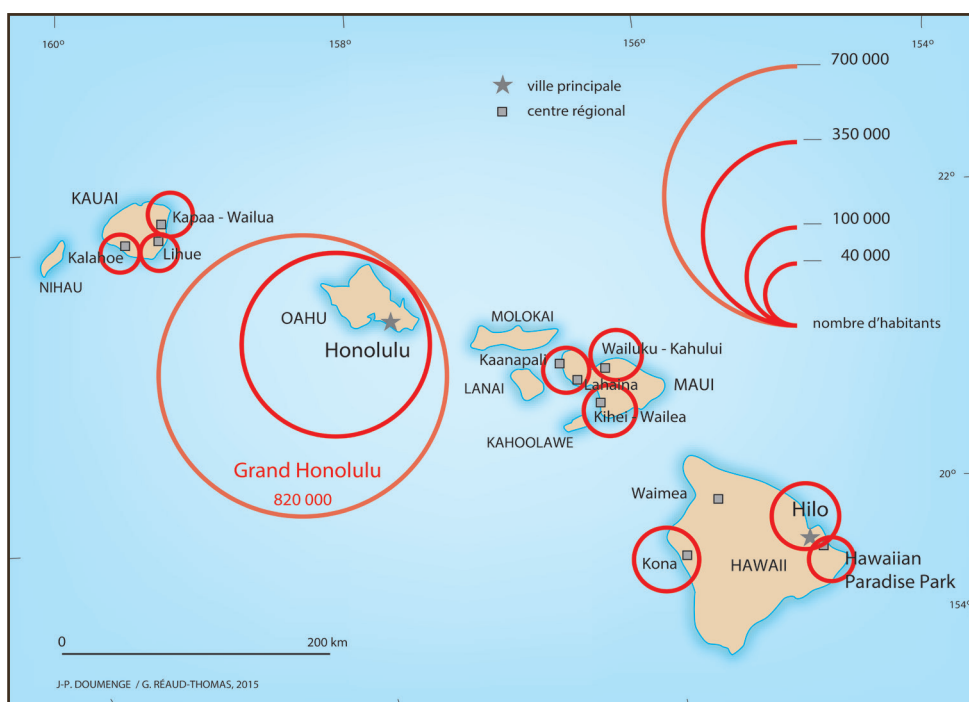


figure 1F : L'archipel hawaïien et ses principales agglomérations urbaines en 2015.

pel de 464 km² et 53 000 hab., 1,3 Md US\$ de PIB en 2015), administré par les États-Unis depuis 1945 (suite à un mandat de l'ONU, devenu en 1975 « territoire non-incorporé de l'Union »), l'urbanisation progresse à Saïpan, en synchronie avec Guam, ce qui procure une cohésion socio-économique à l'arc insulaire des Mariannes. Ayant abrité le chef-lieu des établissements coloniaux japonais en Micronésie durant l'entre-deux guerres (mandat donné au Japon par la SDN en 1920), l'île de Saïpan (115 km² ; 50 000 hab.) est devenue un lieu important de tourisme de mémoire pour les ressortissants nippons. Depuis 2010, les effectifs touristiques qui la fréquentent, chaque année, avoisinent le demi-million (contre plus d'un million à Guam).

C- Mise en exergue et en concurrence de Nouméa et Papeete, dans le cadre de la souveraineté française

Les villes de Papeete (Polynésie française) et de Nouméa (Nouvelle-Calédonie) ont de tous temps exercé une forte attraction non seulement sur leur territoire de référence, mais encore sur de petits pays voisins : dans le premier cas, les îles Cook ; dans le second, le Vanuatu et surtout Wallis & Futuna, collectivité française du Pacifique central de 211 km² et 14 500 hab.

En Nouvelle-Calédonie (superficie de 18 575 km² ; 272 000 hab. ; 9,5 Mds US \$ en 2015), près des deux tiers des populations se regroupent à présent dans le Grand Nouméa (180 000 hab.). Dès la fin des années 1960, l'urbanisation déborde de son cadre péniinsulaire initial, dédié à la commune de Nouméa (100 000 hab. en 2015) pour gagner les communes de banlieue : le long de la RT 1 (l'axe routier majeur de

la Grande-Terre), elle s'étale à présent largement sur les territoires communaux de Dumbéa (32 000 hab.) et de Païta (20 700 hab.), si on associe au bourg-centre divers lotissements périphériques, certains jouxtant l'aéroport de Tontouta) ; le long de la route de Yaté, elle se développe aussi sur la commune du Mont-Dore (27 300 hab.), de Yahoué à La Coulée, puis autour de Port Boisé, à proximité de l'usine métallurgique du groupe Vale (récemment mise en service pour traiter le minerai de nickel contenu dans les latérites du massif du Sud calédonien).

A la suite des Accords de Matignon-Oudinot (1988) visant au rééquilibrage économique de l'archipel (par la mise en place d'un système d'administration provinciale et par la construction de l'usine métallurgique de Koniambo nickel, sur le site de Vavouto, près du bourg de Voh [3 200 hab.]), une agglomération linéaire, centrée sur Koné (chef-lieu de la province Nord [7 400 hab.]), commence à se dessiner dans la partie septentrionale de la côte sous-le-vent, en incluant le centre rural de Pouembout (2 600 hab.) et le village minier de Népoui (1 200 hab.). Toutefois son équipement en commerces et services a du mal à se développer tant sa population (en général peu solvable) reste modeste, dans un tissu urbain encore embryonnaire.

A mi-chemin de Nouméa et de Koné, la commune de Bourail (5 500 hab.) a vu se développer un centre urbain relais, au carrefour de la RT 1 qui s'étire le long de la côte sous-le-vent et de la route traversant la chaîne centrale, avant de desservir la côte-au-vent de la grande île et son principal centre d'animation,



figure 1G : Les centres urbains en Nouvelle-Calédonie en 2015.

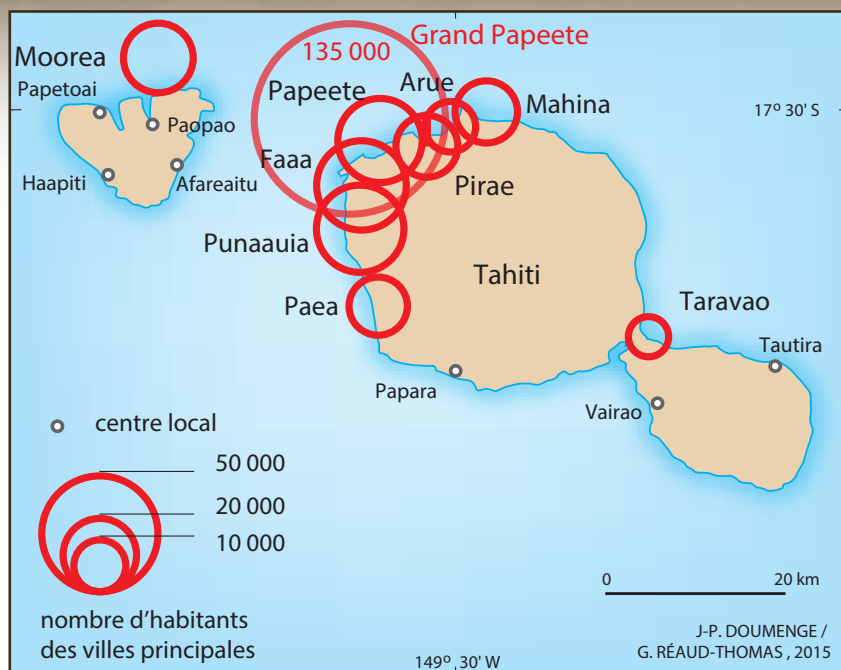


figure 1H : Les centres urbains dans les îles de la Société en 2015.

Poindimié (4 900 hab.). En marge de l'agglomération capitale, La Foa apparaît de plus en plus comme un centre de la grande banlieue de Nouméa. Dans l'archipel loyaltien, un petit centre urbain s'est organisé à Wé, le chef-lieu provincial, mais la faiblesse relative des fonctions urbaines et l'éclatement de l'habitat résidentiel en de multiples villages ou hameaux tribaux, ne confère pas à l'ensemble un caractère citadin affirmé (figure 1G).

En Polynésie française (superficie de 4 167 km² ; 273 000 hab. ; 5,5 Mds US\$ de PIB en 2015), le processus d'urbanisation centré sur la ville de Papeete (26 300 hab.) a gagné progressivement la moitié du littoral de l'île de Tahiti : à l'Est de la ville-capitale, il s'étend sur les communes de Pirae (14 200 hab.), puis d'Arue (9 500 hab.) et de Mahina (14 400 hab.) ; à l'Ouest, il se diffuse sur les communes de Faaa (29 700 hab.), puis de Punaauia (28 300 hab.) et de Paea (12 600 hab.). Longtemps cantonné à la seule plaine alluviale littorale, l'espace urbain centré sur Papeete tend à coloniser diverses plaines volcaniques (depuis les années 1980), à l'instar de ce qui se passe sur Oahu (dans et autour d'Honolulu).

En marge de l'agglomération de Papeete (135 000 hab.), on constate concurremment l'urbanisation du couloir de Taravao (6 000 hab.), situé entre les édifices volcaniques de Tahiti Nui et Tahiti Iti, et celle du littoral de l'île de Moorea (18 000 hab.), d'Afareaitu (côte orientale) à Papetoai (côte septentrionale). En dehors des îles Au-Vent, seul émerge le centre régional d'Uturoa (13 000 hab. sur Raiatea), chef-lieu des îles Sous-le-Vent, même si le littoral et le lagon de Bora Bora connaît une emprise urbaine réelle ; dans ce dernier cas, l'urbanisation prend la forme d'une série de complexes hôteliers bâtis le long du trait de côte et, de façon plus hasardeuse et prédatrice, sur le récif barrière (figure 1H).

Situé dans le Pacifique central, l'archipel de Wallis & Futuna se structure traditionnellement autour de trois grandes chefferies coutumières, dénommées « royaumes » par la mission catholique, puis par l'administration française, la France ayant établi un protectorat sur ces îles en 1887. Ce protectorat se transforma en 1961 en un territoire d'outre-mer (après referendum d'acceptation), puis en 2003 en une collectivité ultramarine. En 2010, son PIB était estimé à 130 M US \$, provenant à près de 60 % du seul fonctionnement des services publics.

Au cours du dernier demi-siècle, un centre urbain de 1 200 hab. s'est organisé sur l'île d'Uvée/Wallis, dans la proximité immédiate du palais de la chefferie royale et d'une imposante cathédrale ; le bourg de Mata Utu comporte aujourd'hui un warf, une usine électrique, divers établissements administratifs (mairie, assemblée territoriale, services de

l'Etat, hôpital) et commerciaux (centre commercial, succursales de banque, restaurants, gîtes et petits hôtels). Un aéroport pouvant accueillir les Airbus A 320 d'*Air Calédonie International*, en provenance de Nouméa, est implanté à Hihifo, dans le Nord d'Uvée ; au même titre que le port, cette infrastructure participe au désenclavement de l'archipel tout autant qu'aux relations d'échange de biens et de personnes entre les îles Wallis et Futuna.

III – Le développement contemporain des principales agglomérations insulaires

A- Depuis l'indépendance à Fiji et en PNG, forte poussée urbaine à Suva et à Port Moresby

Suva, au carrefour du monde indien et du monde océanien

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la ville de Suva connaît une croissance régulière, allant en s'accroissant : 25 400 hab. en 1946, 37 000 en 1956, 54 000 en 1966, 63 000 en 1976, 69 700 en 1986, 77 000 en 1996, 85 700 en 2007, 87 000 en 2012. Bien que plus récente, la croissance urbaine se manifeste aussi en banlieue : 14 400 hab. en 1966, 44 000 en 1976, 102 300 en 1986, 138 000 en 1996, 193 000 en 2012. S'étendant sur 59 km², par regroupement des municipalités de Suva (city), Lami, Nasinu et Nausori (towns), l'aire urbaine du Grand Suva (Greater Suva Urban Area) totalise près de 300 000 hab. dont l'activité procure 45% du PIB des îles Fidji.

C'est en 1882 que le site péninsulaire de Suva fut choisi par le gouverneur Gordon comme nouveau chef-lieu de la colonie britannique de Fidji. L'installation d'un bourg colonial doté d'une rade accessible a été rendue possible, en 1857, par la cession à deux colons de la moitié méridionale de la presqu'île de Suva par la chefferie mélanésienne qui y était préala-



blement établie (celle-ci est aujourd'hui installée à Suva, à proximité du centre de Lami). N'arrivant pas à y mener une exploitation agricole rentable, ces colons finirent par vendre ce périmètre péninsulaire à la Polynesian Company de Melbourne. Quelques années plus tard, celle-ci revendit ce domaine à la couronne britannique. Cette dernière souhaitait y implanter les infrastructures administratives et commerciales nécessaires au démarrage de la colonisation à Viti Levu. Le site à urbaniser associant collines et terres basses marécageuses, les ingénieurs en charge de son aménagement ont dû procéder à l'arasement des plus importantes hauteurs, afin de disposer des matériaux nécessaires au remblaiement des bas-fonds (reclamations), sur la façade occidentale de la péninsule.

Dès les années 1920, trois quartiers (wards) pouvaient être individualisés dans la ville en formation :

- « The Domain », initialement lieu de résidence des familles des dirigeants britanniques de la colonie des îles Fidji, est devenu, une fois l'indépendance acquise, le site d'implantation privilégié des institutions nationales fidjiennes (résidence du chef de l'Etat, siège du gouvernement, parlement, bibliothèque, musée).

- « The City Centre » ou « Downtown » constitue l'aire privilégiée pour le commerce et les affaires : dès l'entre-deux-guerres, il comporte un marché couvert, des boutiques et des restaurants tenus par des familles chinoises ou indiennes, les agences de maisons d'import-export ou de compagnies maritimes britanniques, australiennes ou néo-zélandaises, auxquels s'ajoutent la mairie, la poste centrale, le commissariat de police, les premiers hôtels de tourisme et les édifices majeurs des confessions chrétiennes.

Situé en arrière de Downtown, le quartier populaire Toorak voit se côtoyer, dans le même temps, des Européens, des Chinois, des Indiens, des Pacific Islanders et quelques groupes de Fidjiens originaires des îles périphériques (en quête d'un travail de manutentionnaire leur permettant la constitution d'un pécule en vue de leur mariage coutumier). Son caractère cosmopolite n'a cessé de se renforcer et la densité de sa population d'augmenter. En contre-point, son paysage s'est partiellement dégradé.

A partir des années 1960, Suva City se présente comme une ville complexe, étendue et active. En bordure de Downtown (dans le prolongement des quais déjà existant), les emprises portuaires et industrielles colonisent le site initialement marécageux de Walu Bay : des dépôts de carburants (Total, BP, Mobil), des chantiers navals, des ateliers de maintenance, une scierie, des imprimeries, des conserveries et des brasseries peu à peu s'y regroupèrent. A l'opposé de Downtown, l'université anglophone du Pacifique Sud (USP) organise son campus depuis 1968 sur les terrains de l'ancienne base aéronavale néo-zélandaise, en bordure de la baie de Laucala. Un vaste périmètre sportif, aménagé dès 1963 pour l'accueil d'épreuves aux 1^{ers} jeux du Pacifique, s'étend en bordure de ce campus. L'AZN stadium est toujours le cadre privilégié de la pratique du football et du rugby à VII (la sélection masculine fidjienne est le champion olympique en titre), XIII ou XV.

Dans la proximité immédiate de Downtown et de Domain, les lieux dits Nasese, Muanikau et Flagstaff/Nacovu présentent (dès la fin de la période coloniale) un habitat résidentiel dont l'assise physique est constituée par des parcelles acquises en propriétés privées par les personnels des entreprises australiennes ou néo-zélandaises et par les agents de la fonction publique fidjienne. Pour assurer dans la durée les droits de leurs détenteurs, les terrains aliénés par la puissance publique au profit de personnes privées ont fait l'objet d'un enregistrement systématique (justifiant la réalisation d'un recensement cadastral en 1957). En parallèle, des quartiers d'habitat populaire se sont développés en arrière du port, sur des terres coutumières, aux lieux-dits Raiwai, Raiwaqa, Samabula (Central, South & East) ainsi que sur les sites de Muanivatu et Vatuwaqa (en bordure de la baie de Laucala). A la charnière des années 1960 et 1970, le gouvernement expérimenta, dans le quartier de Raiwaqa, un habitat social (à faible coût) pour faire face à l'arrivée des migrants natifs des autres îles. A la même époque, diverses formes d'habitat spontané (squatters' settlements) supplantèrent les formes organisées de lotissement (subdivisions), dans le quartier de Muanivatu.

Durant les vingt années qui ont suivi l'indépendance (1970-90), le tissu urbain péninsulaire n'a cessé de se densifier : dans le centre-ville, des immeubles en béton de plusieurs étages se sont peu à peu substitués aux constructions initiales (souvent en bois et d'un seul étage). Si certains de ces nouveaux bâtiments sont des copropriétés résidentielles, d'autres accueillent des banques (Reserve Bank of Fiji, Westpac Bank, ANZ), des assurances, des compagnies aériennes (dont Air Pacific devenue récemment Fiji Airways) ou maritimes (Bligh Water Shipping), des bureaux d'étude ou d'expertise, des agences de voyage, des cabinets de professions libérales ainsi que certains bureaux des administrations centrale et municipale. Y sont aussi domiciliés de grands magasins (department stores), l'office du tourisme et le siège de Carpenters', filiale locale (aux multiples branches activités) du puissant groupe australien MBF Carpenters' Ltd.

Dans le même temps, l'urbanisation s'étend sur les marges septentrionales de Suva City, avec la construction de lotissements à Samabula North, à Tamavua South et à Namadi, voire au-delà des limites du territoire de la capitale, avec Tamavua North. Si les hauts de Tamavua sont résidentiels (avec à présent le prestigieux Viti Tower Luxuries Apartments complex), les autres lotissements proposent surtout un habitat populaire. En marge des lotissements formels, des bidonvilles se sont mis en place de manière interstitielle. Du fait de l'éloignement relatif du centre-ville de Suva, des centres commerciaux se sont progressivement implantés en banlieue, comme dans le cas de Nabua, point nodal de l'agglomération qui, à ce titre, accueille une caserne, un commissariat de police et une zone industrielle. Le réseau Morris Hedstrom (M.H dépendant du groupe Carpenters), principal opérateur commercial à Fiji, est largement implanté à Suva City comme dans sa banlieue, assurant un ravitaillement régulier et diversifié des populations locales.

De par la faible extension des terrains domaniaux et des propriétés privés, il n'est pas facile de concrétiser

un projet de promotion immobilière dans l'agglomération capitale. Dans les dernières décennies, l'habitat populaire de caractère formel (lotissements sociaux) tout comme l'habitat précaire de caractère spontané (squats) se sont naturellement reportés sur les terres coutumières. Celles-ci faisant l'objet d'un cadastre précis, l'ITLB peut y délimiter les parcelles nécessaires à l'établissement de lotissements sociaux. En marge de cette voie légale, chaque communauté villageoise peut se donner la possibilité d'organiser un système de location de fait, sur le périmètre dévolu aux familles lignagères traditionnelles. Pour cela, il suffit aux propriétaires de présenter leurs locataires comme étant de leur parenté, ce qui est somme toute aisé lorsque les locataires peuvent se prévaloir d'une ascendance océanienne. Tout individu né dans l'archipel étant considéré comme « Fidjien » (cf. décret pris par le régime militaire en 2010), les rapports de fait entre propriétaires mélanésiens et locataires indiens tendent à présent à se régulariser.

Dans tous les cas, lorsqu'il s'agit d'implanter une unité d'activité économique (atelier artisanal, station-service, supérette), les parcelles louées sur le domaine coutumier sont délimitées en bordure de route ; elles sont rejetées en périphérie du village traditionnel lorsqu'il s'agit d'un squat devant répondre aux besoins de migrants mélanésiens sans ressources financières stables. En principe, les squats fonctionnent sur la base d'une appartenance commune de leurs habitants à un même réseau traditionnel d'alliance : pour les Mélanésiens ou les Polynésiens (en particulier ceux originaires des îles périphériques), il s'agit de la chefferie d'origine ; pour les Indo-Fidjiens, de la communauté culturelle, hindouiste ou musulmane.

En 1986, les Mélano-Fidjiens représentaient 43% de la population du Grand Suva, les ressortissants de Rotuma et d'autres îles polynésiennes 5%, les Indo-Fidjiens 46%, les Chinois 2%, les Européens et leurs métis 4%. Un équilibre relatif existait alors entre autochtones et allochtones au sein de l'agglomération ; il ne se reproduisait pas à l'échelle de la ville-centre : à cette date, Suva City comptait en effet 47% d'Indo-Fidjiens et seulement 39% de Mélano-Fidjiens, présentant un paysage plus proche de celui d'une petite ville asiatique que de celui perceptible alors, de manière commune, en Océanie insulaire.

Dans le détail, on constatait alors un équilibre démographique entre les deux principales communautés ethno-culturelles à Raiwaqa, une forte dominante mélano-fidjienne à Raiwai, Muaniatu ou Vatuwaqa et une prééminence indo-fidjienne à Laucala Beach et dans les divers secteurs de Samabula (pouvant devenir quasi exclusive pour Jittu Estate, Deo Dutt ou Muslim League Estate). En banlieue, on enregistrait une forte dominante mélano-fidjienne à Lami (72% de la population s'en prévalant), tandis qu'à Nausori l'identité indo-fidjienne prédominait (73% de la population s'y référant). Pour Nasinu, si le nombre des Indo-Fidjiens était à peine supérieur à celui des Mélano-Fidjiens à l'échelle du territoire municipal, dans les lotissements les particularismes ethno-culturels s'affichaient nettement.

Par l'effet cumulé du départ vers le Canada, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande de nombreuses familles indo-fidjiennes (survenu dans la foulée des coups d'Etat de 1987 et du putsch de 2000) et de l'arrivée massive de ruraux mélanésiens en quête de travail salarial en ville, l'importance démographique et l'influence politico-culturelle des communautés ethniques se sont progressivement modifiées au profit des autochtones : ainsi le Grand Suva compte-t-il 49% de Mélano-Fidjiens et 42% d'Indo-Fidjiens en 2007 ; en 2012, on atteint 54% de pour les premiers, 38% pour les seconds. En 2015, les Océaniens natifs des îles Fidji (dits « iTaukei ») apparaissent largement majoritaires, tant à l'échelle de la ville centre (61 %) que de l'agglomération (58 %). La multiplication des lotissements et des squats contribue à la totale imbrication des caractères océaniens et indiens en ville ; en périphérie, au contraire, chaque dominante ethno-culturelle s'affiche encore nettement dans le paysage : l'océanienne sur les hauteurs de Lami, par l'horticulture qui y est pratiquée ; l'indienne à travers les rizières et les champs de canne à sucre qui continuent de s'étaler dans la vallée de la Rewa.

Depuis 2010, la situation politique s'étant stabilisée à Fidji, les activités économiques tertiaires s'en sont trouvées réactivées. Le secteur commercial de Suva City et, pour la formation de ses cadres, la Fiji National University (implantée dans le Nord de Suva et à Nasinu) se sont orientés de manière privilégiée vers la satisfaction des touristes. Avec le passage annuel d'environ 650 000 visiteurs (via les aéroports de Nandi et de Nausori ou le port de Suva), le secteur du tourisme, de l'hôtellerie et du duty free shopping représente à présent plus de 20% du PIB à Fidji. Les excursionnistes sont tous en quête de produits de luxe (alcools et parfums, bijoux et cuirs, matériels électroniques) en franchise de douane ou de curiosités de l'artisanat local. Tout autant qu'à Guam, ce shopping est devenu une pratique « culte » pour les touristes visitant les îles Fidji.

De par l'importance de son poids économique, le secteur du tourisme participe au remodelage d'éléments structurant dans l'agglomération de Suva. Sont à noter d'une part la construction de vastes shopping centres (Suva Central Shopping Mall et Mid City Mall) sur le site péninsulaire, d'autre part l'allongement de la piste principale d'atterrissage (orientée Est-Ouest) et l'agrandissement de l'aérogare à Nausori. L'amélioration de ce site aéroportuaire proche de Suva a permis l'établissement de lignes internationales vers la ville-capitale, sans avoir à transiter par l'aéroport de Nandi (éloigné de Suva de 200 km).

Du fait de la position des îles Fidji au cœur du bassin du Pacifique et du prestige de Ratu Mara, le « père » de l'indépendance de ces îles (successivement Premier ministre, puis chef de l'Etat fidjien), Suva s'affiche comme une ville d'importance majeure à l'échelle du Pacifique insulaire : elle a été choisie comme lieu de domiciliation du Forum du Pacifique, de la représentation régionale de l'Union européenne, de l'Université du Pacifique Sud et de puissantes ONG. Même si, pendant un temps, les gouvernements australien et de néo-zélandais ont boycotté le régime militaire (mis en place en 1987 par le général Rabuka, rénové en 2006 par le contre-amiral Bainimarama) parce que jugé non démocratique, la position centrale occupée



par Fidji dans les affaires océaniques ne s'est jamais démentie, les autres pays mélanésiens considérant même comme « naturelle » la prééminence politique et sociale de son peuplement autochtone. Avec la promulgation, en 2013, d'une nouvelle constitution et la restauration d'un régime démocratique, le rayonnement de Suva s'est même accru dans le Pacifique : en novembre 2017, F. Bainimarama, l'homme fort du pays, s'est ainsi trouvé convié à co-présider la COP 23, tenue à Bonn. En corollaire, on assiste à la consolidation du CBD par insertion de buildings en acier et en verre dans le paysage de Suva Central et, en périphérie de l'agglomération, à la multiplication des sites d'activité industrielle et à l'aménagement de nouveaux lotissements.

En connexion avec les grands ports d'Australie, de Nouvelle Zélande, d'Asie orientale, d'Europe occidentale et d'Amérique du Nord, tout en prenant une part prépondérante dans le ravitaillement des archipels du Kiribati, de Tuvalu, du Vanuatu, de Tonga, des îles Samoa et des îles Cook, le site de Walu Bay continue à jouer un rôle de premier plan dans l'activité industrielle de Suva. Toutefois, depuis trois décennies, le développement industriel se diversifie tant dans son implantation que dans son dispositif productif. Les entreprises se dispersent à présent dans toute l'agglomération, prenant place en particulier dans une dizaine d'industrial parks, hors du cadre portuaire : à Raiwaqa, Vatuwaqa (infrastructures de télécommunications par satellite), Nabua et Laucala Beach (usine thermoélectrique et unité de traitement des eaux usées de Nikoya) pour Suva City ; en périphérie, près de la baie de Draunbota (cimenterie à Kalekana), en bordure de Queen's road et autour du centre de Lami ; le long de King's road (en particulier à Valelevu, Kalabo et Makoi) dans la traversée de Nasinu et, pour ce qui est de Nausori, à proximité de l'aéroport et de la rivière Rewa.

Dans l'ensemble de l'agglomération, on peut individualiser des magasins de stockage pour les produits électroniques importés, des entreprises du BTP de taille variée et des ateliers artisanaux touchant un large panel d'activités : confection de textiles exportés en franchise de douane vers l'Europe (dans le cadre des accords UE/ACP), réalisation d'objets d'art océanien, valorisation de plastiques et peintures importées ou de bois locaux (charpentes et meubles), fabrication d'huile de coco, de margarine et de savon, de farine de froment, de semoule de manioc (tapioca) et de biscuits, de cigarettes et d'allumettes, mise en conserve de viande de bœuf, de poisson et de fruits, élaboration de bières et de sodas, de yaourts et de crèmes glacées, conditionnement du lait, du riz, du thé ou du kava (boisson rituelle traditionnelle de beaucoup d'Océanien).

Du fait de l'engorgement chronique de King's road (uniquement à quatre voies sur la portion comprise entre Valelevu/Nadera et l'aéroport de Nausori), un effort de plus grande rationalité commence à se faire jour dans l'aménagement de l'espace urbain : il se concrétise dans des mesures de défiscalisation en vue de l'établissement d'ateliers pour l'exportation ou de la rénovation de l'habitat populaire en voie de délabrement ; cet effort porte aussi sur la densification de l'habitat social conventionnel promu par la FHA,

enfin dans une extension et dans un meilleur fonctionnement des réseaux collectifs (amener de l'eau potable et de l'électricité, tout à l'égout et ramassage des ordures ménagères). Par ailleurs, depuis la loi de 2011 sur l'habitat, les projets de lotissement sont soumis à enquête publique, donc à débat avec les populations environnantes (y compris avec celles des villages coutumiers et des bidonvilles) ; leurs demandes de validation auprès des pouvoirs publics doivent compter un Environment Impact Assessment (EIA).

Malgré les efforts des pouvoirs publics municipaux et nationaux en faveur de l'habitat populaire, le nombre des périmètres d'habitat précaire ne cesse d'augmenter dans l'agglomération du Grand Suva : de 16 comptabilisés en 1978, on est ainsi passé à 36 en 1986 (cette année-là, une étude initiée par le conseil municipal de Suva City dénombrait 9 430 squatters dans la ville-centre : 57% d'Indo-Fidjiens, 39% de Mélanéo-Fidjiens et 4% de Polynésien), puis à 50 en 2000 et à 86 en 2006, pour dépasser la centaine en 2011. A l'heure actuelle, l'habitat informel est fortement implanté dans les quatre communes de l'agglomération et les mangroves attenantes. En terre ferme, on peut signaler, la présence de squats à Wailoku sur le territoire de Lami, à Samabula, à Tacira, à Nabua ainsi qu'à Raiwai et à Muanivatu pour Suva City, le long de la rivière Tamavua, de part et d'autre de Cunningham road, à Caubati, à Kalabo, à Tovata et au lieu-dit Bangladesh pour Nasinu, à Vunivivi et depuis peu le long de la rivière Rewa pour Nausori.

Faute de disposer de ressources financières suffisantes, par manque d'accès à un travail salarial régulier pour leurs membres adultes, les familles de migrants n'ont pas les moyens financiers d'obtenir un pavillon d'habitat social conventionnel ; elles s'entassent donc dans des constructions précaires, généralement faites en tôles ondulées et en planches mal équarries. Pour des questions sanitaires évidentes, la FHA tente d'améliorer leur desserte routière et le ramassage des ordures, puis de leur fournir un accès à l'eau, voire au tout à l'égout, exceptionnellement à l'électricité. Cela reste un travail lent et incomplet dans la mesure où la demande des néo-citadins reste toujours bien plus importante que ce que les pouvoirs publics peuvent leur offrir. L'administration en charge de la politique urbaine contourne cette contrainte en proposant aux squatters de légaliser leurs installations s'ils mettent en place latrines et fosses septiques sur leur parcelle.

Une résorption des bidonvilles, au moins partielle, serait à financer d'urgence, dans le cadre de programmes internationaux de promotion d'un habitat salubre. Ceci devrait s'imposer d'autant plus aux pouvoirs publics fidjiens que les squats rassemblent à présent une population nombreuse, oisive et désargentée, devenue turbulente dès le milieu des années 1980, du fait d'errements gouvernementaux répétés en matière d'emploi et du fait de la corruption avérée de personnalités politiques éminentes en charge du pays. En 2015, le mal vivre des gens demeurant dans ces squats touche plus de 90 000 personnes à l'échelle du Grand Suva. Les squatteurs étant pour plus des deux tiers d'origine mélanésienne, la position de ces derniers est désormais majoritaire dans l'agglomération capitale. L'importance de ces mal-logés ali-

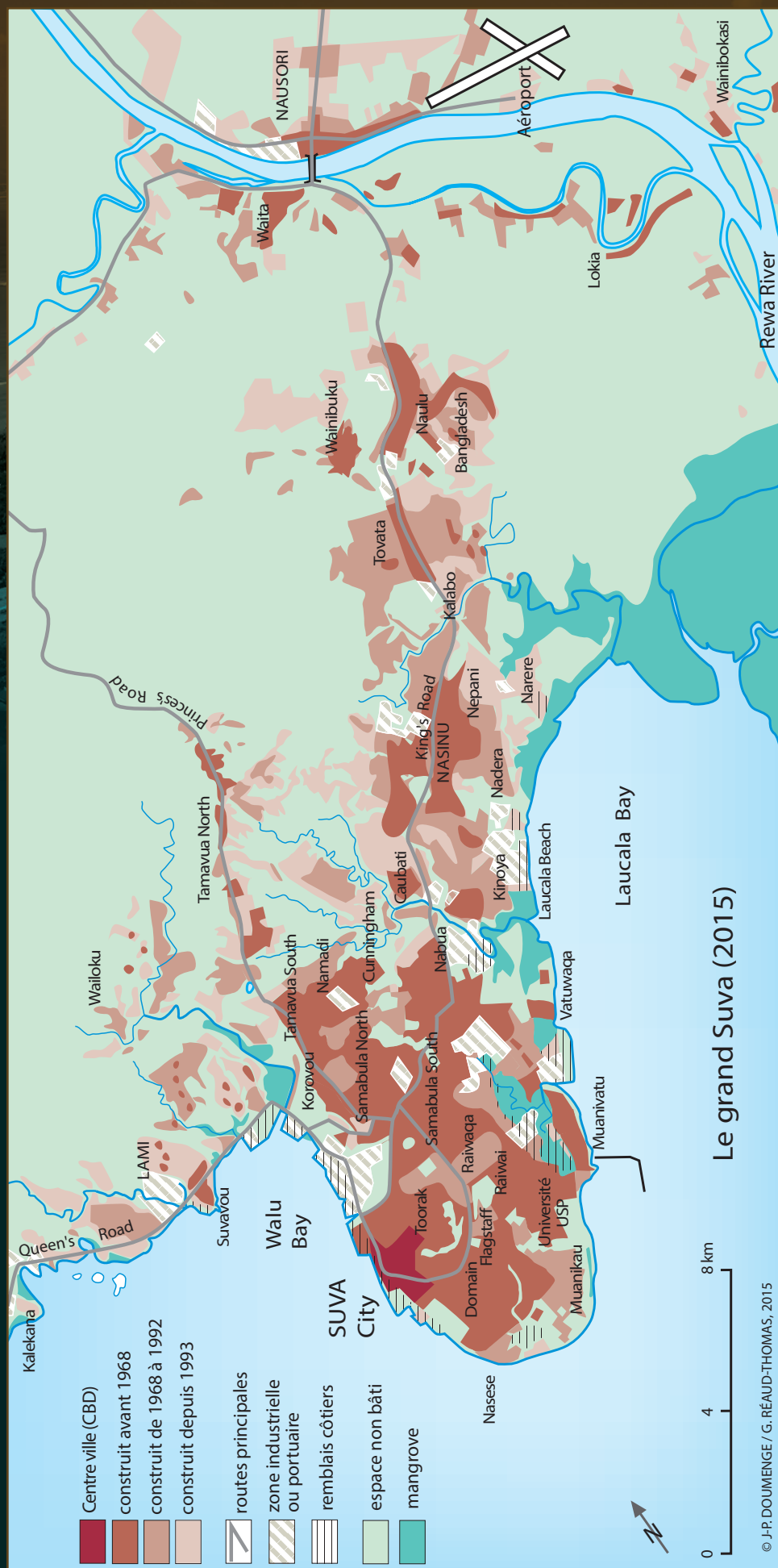


figure 2 : La croissance urbaine à Suva en 2015.



Rue commerçante du centre-ville à Suva (cliché : John Ferguson, 2016, Licence : CC BY-SA 2.0, Wikimedia commons).



Vue sur Suva Central et le port de cabotage (cliché : Nathan Hughes Hamilton, 1996, Licence : CC BY 2.0, flickr).



Vue sur le CBD de Port Moresby (Downtown), ses immeubles d'affaires, les ports de commerce et de plaisance et l'habitat résidentiel collinaire (cliché : Mark Matson, 2009, licence : CC BY 2.0, Wikimedia commons).



Zoom sur l'habitat « off shore » construit à Port Moresby, en marge des périmètres coutumiers, dans le secteur de Poreponera-Hanuabada, sur l'île de Tatana et au lieu-dit Pari (cliché : eGuide Travel, 2010, licence : CC BY 2.0, Wikimedia commons).



mente, depuis maintenant trente ans, un fort courant populiste, voire des poussées périodiques de violence qui ont servi de prétexte, à plusieurs reprises, à l'intervention des militaires dans les affaires publiques. Cette turbulence se traduit aussi au quotidien par le chapardage, le trafic de drogue et la diffusion de la prostitution. Au-delà des emplois procurés par les activités urbaines, les ressources financières tirées de la double participation des Fidjiens au « corps de la paix » de l'ONU (depuis les années 1970) et aux sociétés de sécurité officiant au Proche Orient ou en Asie centrale (depuis les années 2000) ne suffisent plus à satisfaire les besoins de nombreuses familles mélanésiennes urbanisées, même si la masse annuelle des salaires qu'elles doivent en principe percevoir est sensée se situer entre 0,7 et 1 Md US \$ (figure 2).

Port Moresby, une agglomération industrielle socialement instable

Bourg de 7 200 hab. en 1947, Port Moresby n'était qu'une ville de 29 000 hab. en 1961. Par inclusion de villages traditionnels préétablis et par suite de l'arrivée en grand nombre de migrants originaires de toutes les régions de PNG, en particulier des îles périphériques, son agglomération s'établit à 76 500 hab. en 1971, passant à 123 600 hab. en 1980, pour s'élever à 195 500 hab. en 1990 et atteindre 364 100 hab. en 2011. Selon certaines sources, on y compterait même près de 400 000 hab. en 2015. Lors de l'accession de la PNG à l'indépendance, un National Capital District (doté d'un statut hybride cumulant autorités municipales et provinciales) a été délimité pour accueillir l'agglomération de Port Moresby. En 2015, la superficie du NCD s'élève à 267 km², celle de l'agglomération à 75 km² (contre 67 km² en 2003). Leur gestion s'effectue dans le cadre de la NCD Commission (exécutif régio-municipal) chapeauté par le NCD Board (assemblée délibérative), incluant le président d'un conseil local (le Motu Koitabu Council) institué pour coordonner l'organisation des sept villages traditionnels papous implantés sur le littoral.

Selon un rapport d'UN-Habitat, plus de 35% du district sont impropres à toute forme d'aménagement, compte-tenu de l'importance des pentes et de l'érosion induite par les eaux de ruissellement. Ces espaces non aménageables appartiennent principalement au domaine privé de l'Etat (State land), accessoirement au domaine tribal (Customary land). Trois régimes fonciers cohabitent au sein du NCD : 45% de la surface du district national sont détenus par l'Etat, 40% par les communautés coutumières tandis que 15% sont des propriétés privées (Alienated land). L'espace en propriété privé délimité au fur et à mesure des besoins exprimés par les acteurs coloniaux, entre 1884 et 1975, est en général facile d'accès, donc pour l'essentiel aménagé ; à l'avenir, c'est le domaine coutumier qui va être le plus sollicité par la promotion immobilière à objectif résidentiel. La position politique du Motu Koitabu Council s'en trouve ainsi largement revalorisée.

C'est sur un petit isthme situé entre la grande rade et la baie d'Ela qu'ont été établis, dans les années 1880, les premiers aménagements urbains à l'origine de Port Moresby. Aujourd'hui, sur cet isthme (à présent dénommé Downtown) s'est organisé un CBD : les sièges de

services financiers et de compagnies commerciales, minières ou industrielles ainsi que quelques hôtels de standing occupent divers immeubles construits sur sa partie plane ; concurrentement, des villas sont disséminées à mi-pente sur la partie collinaire. A proximité du port de plaisance et du yacht club, un vaste complexe commercial (mall) participe à l'animation de ce quartier d'affaires. Entre 1945 et 1975, dans la proximité immédiate de Downtown, la poussée urbaine s'est principalement exprimée sur les lieux-dit Kaevaga, Konedobu, Koki, Badili, Hohola, Boroko et Korobosea, l'ensemble constituant une New Town (dont le nom s'attache plus particulièrement au secteur compris entre Koneboku et Koki). Un peu plus au Nord, dans les dernières années de la période coloniale, les vallons du secteur de Tokarara ont été eux aussi lotis.

A partir de la proclamation d'indépendance du pays, les lieux-dits compris entre la New Town de l'époque coloniale et l'aéroport international de Jacksons (dont les équipements de base datent de la seconde guerre mondiale) ont été progressivement aménagés : les offices gouvernementaux (Gouvernement, Parlement et Cour suprême), l'hôtel de ville (City Hall), des immeubles nationaux à vocation culturelle (théâtre, bibliothèque et musée), les industries du groupe Gordons et de Paradise Food Limited, la fabrique des biscuits Arnotts, divers commerces conventionnels, l'hyper-marché RH, l'ensemble multi-boutiques du Mega Mall et le complexe sportif de Sir John Guise prennent une grande part dans l'animation d'un vaste périmètre citadin faisant figure de nouveau City Centre de l'agglomération. Ce centre s'établit au cœur d'une large bande urbaine qui s'étire à présent de manière continue de Saraga à Gerehu, selon une direction quasi méridienne, en incluant le campus de l'université nationale de PNG, le jardin botanique et les lotissements de Waigani North et Waigani South (au long de Waigani drive). Ce nouveau centre-ville héberge le pouvoir politique du pays, laissant Downtown (le centre d'origine, éloigné de 7 km) exercer pour l'essentiel le pouvoir économique, grâce à une liaison routière par voie rapide (Spring garden road).

L'aéroport international de Jacksons tient une place non négligeable dans le réseau aérien régional : il met Port Moresby en relation directe avec Sydney, Brisbane, Cairns en Australie, avec Honiara aux îles Salomon et avec Singapour, Hong-Kong, Manille, Séoul et Tokyo sur le versant asiatique, tout en assurant l'interconnexion des lignes intérieures. Cette mise en réseau aérienne des villes de l'intérieur de PNG est indispensable à la vie économique du pays, tant l'état de son réseau routier s'avère déficient donc incapable à assurer un trafic automobile rapide.

Autour de Fairfax Harbour, prolongement de la grande rade de Port Moresby, ont été aménagées plusieurs zones industrielles pour les besoins de l'industrie lourde : sur la presqu'île de Roky qui fait face au CBD trouvent place une raffinerie de pétrole (Inter Oil Refinery, sur un site de 76,8 ha) et les installations d'Avenell Engineering Systems. En bordure de la rade, se situent aussi les chantiers navals et la forme de radoub de Curtain Brother's ainsi qu'une des deux centrales alimentant l'agglomération en électricité. Un projet est en cours de mise au point avec des opérateurs

étrangers pour installer, plus à l'Ouest, un complexe pétrochimique et une unité de conditionnement du gaz naturel, au lieu-dit Konebada.

Sur la place même de Port Moresby, on peut noter la présence d'ateliers fabriquant des pièces en acier (équipement automobile, réalisation de charpentes métalliques) et des ustensiles en aluminium ou en matière plastique, des engrais, des peintures, du verre et des fibres de verre. En complément de ce dispositif industriel, diverses manufactures assurent la production de contre-plaqué, de pâte à papier, de pièces de charpente, d'allumettes et de meubles (sur la base d'une importante ressource forestière de l'arrière-pays), la confection de vêtements, le conditionnement du tabac, du thé et du café, la transformation du coprah et du palmiste en huile, margarine, savon ou base cosmétique, la mise en conserve de viande, enfin l'élaboration de bières, sodas, jus de fruits et crèmes glacées. En marge de l'agglomération, dans le secteur de 9th Mile, on note enfin deux vastes carrières et une unité de conditionnement de matériaux de construction (ciment en poudre et en parpaings).

Hors de l'agglomération-capitale, l'importance de la production nationale en matière d'or, de cuivre, de pétrole et gaz, de caoutchouc, de bois et de produits agricoles permet le développement complémentaire d'activités de transformation dans certains centres urbains de la partie « continentale » de la PNG, en tout premier lieu à Lae: aujourd'hui, la deuxième ville du

pays accueille entre autres opérateurs industriels Tai-heiyo Cement pour le BTP, Frabelle et International Food Co. (mise en conserve du poisson), Coca Cola et Nestlé, Lae Biscuit Co., Laga Industries (huiles végétales, sauces et glaces) et S.P Brewery dans le secteur de l'alimentation ; de son port partent près des deux tiers des exportations de PNG, voire les neuf dixièmes en ce qui concerne le café (vert ou torréfié) ; de par sa position géographique, Lae se trouve en effet mieux connectée aux lieux de production que ne l'est Port Moresby.

En ce qui concerne l'espace à vocation d'habitation de Port Moresby, si Downtown a une fonction de représentation parfois ostentatoire, tous les autres quartiers comportent pour l'essentiel un habitat populaire. Les quartiers de Kaugere, Hohola (H. South, puis H. North), Tokora ont été les premiers à être lotis pour les besoins des fonctionnaires. Quant aux bidonvilles, on les trouvent tout autant en bord de mer ou à proximité immédiate (à Hanuabada, Kaevaga, Konebodu, Badili, Kaugere, Sabama, Kila Kila et Pari), qu'à l'intérieur des quartiers dont l'aménagement a débuté dans les années 1950-70 (au cœur de Korobosea et Boroko et sur les marges de Gerehu, Morata, Erima et Saraga), ou encore en périphérie de l'agglomération actuelle (9th Mile, Dogura North et Dogura South et Tanubada, ce dernier quartier hébergeant par ailleurs le campus de la Pacific Adventist University).

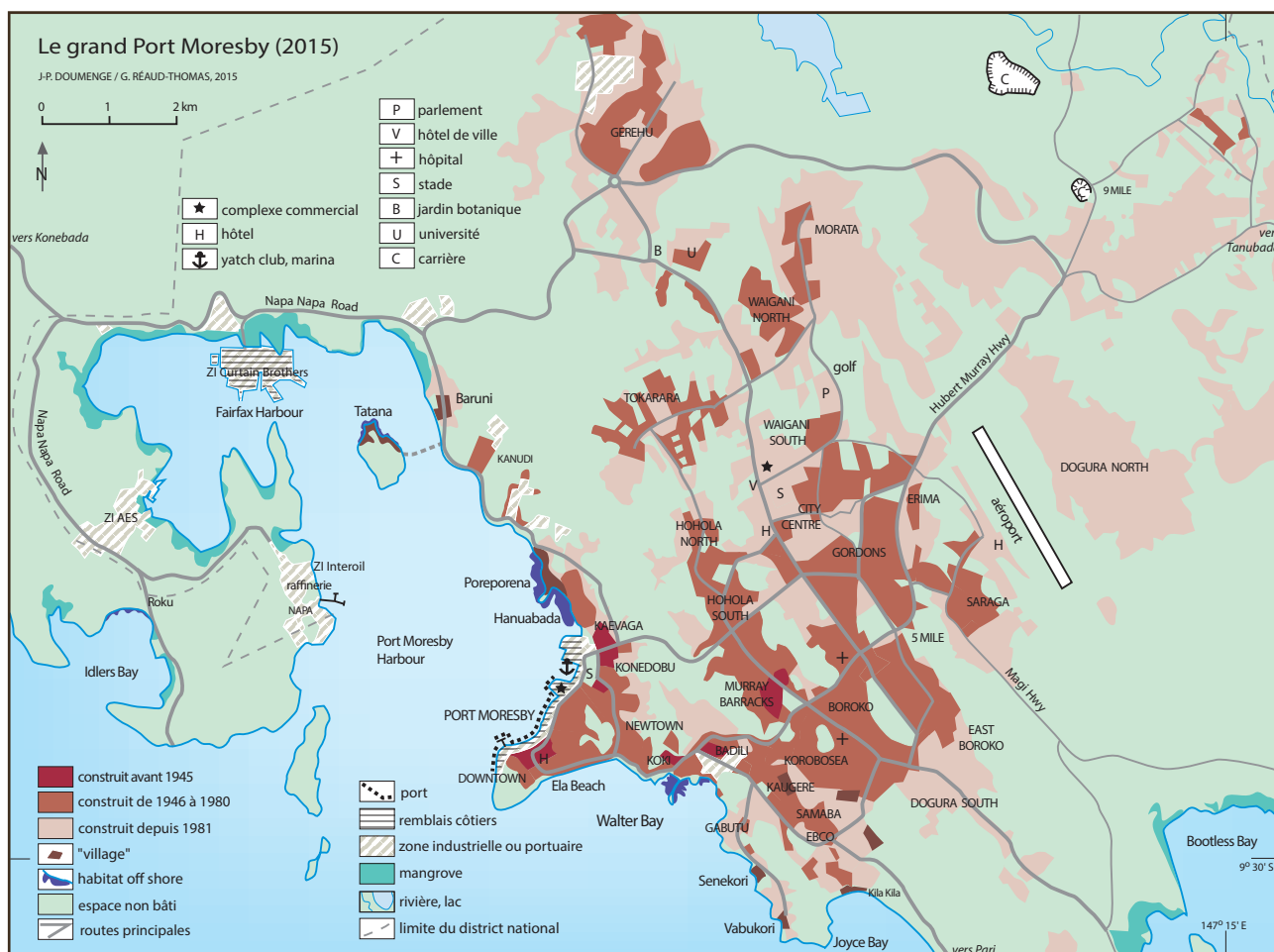


figure 3 : La croissance urbaine de Port Moresby en 2015.



A l'heure actuelle, près de la moitié de la population de l'agglomération vit dans des settlements au caractère plus ou moins précaire : 20 d'entre eux sont des lotissements aménagés par la NHC, sur des terrains de l'Etat, pour la promotion d'un habitat social conventionnel (le plus souvent organisé sous forme de petits pavillons dotés de murs en contreplaqué et d'un toit en tôle) ; 79 autres n'ont fait l'objet d'aucune planification officielle et, pour cela, ils apparaissent comme des périmètres peu ou pas équipés, soit parce qu'ils sont organisés par des chefs coutumiers de clans statutairement reconnus comme « propriétaires terriens » (37), soit parce qu'il s'agit de formes spontanées d'occupation du sol (squats) qui oblitèrent des terrains de l'Etat (42).

Parce que les autorités nationales et provinciales privilégient, de longue date, l'attribution de parcelles du domaine privé de l'Etat à des entreprises, un manque récurrent de sol constructible pour des résidences se fait jour, tant à Port Moresby que dans les chefs-lieux régionaux, ce qui met les instances coutumières représentant les propriétaires fonciers traditionnels en position de force vis à vis des promoteurs immobiliers, privés ou publics, et, d'une façon générale, vis-à-vis de tout usager potentiel avec qui ils n'entreprendraient pas de forts liens coutumiers. Cela alimente en particulier une grande insatisfaction au sein des populations ayant dû migrer dans la hâte et sans aucun capital financier, à la recherche d'un gîte peu onéreux et d'un travail de salarié non qualifié dans la capitale.

L'aménagement de Port Moresby se trouve ainsi très contrasté. Les collines surplombant l'ensemble portuaire dévolu au cabotage inter insulaire ou à la plaisance et le centre des affaires qui lui est mitoyen apparaissent comme un espace privilégié pour les expatriés exerçant comme responsables de sociétés ou cadres dans des représentations diplomatiques (ces dernières se situant dans le City Centre, à proximité des institutions de l'Etat de PNG), dans de grandes entreprises ou des établissements financiers jouant un rôle majeur à l'échelle du pays (à Downtown et Koki avant 2000, depuis lors sur les hauts de Hohola et Waigani et à Garden Hills). Dans toute l'agglomération, les villas cossues sont méthodiquement protégées par des grilles et leurs terrains d'implantation sont munis de palissades (dont le faite est souvent habillé de barbelés) afin de prévenir les sévices des raskuls, raquetteurs professionnels sévissant en bandes armées depuis quarante ans.

Le long du littoral, de part et d'autre du centre d'origine de l'urbanisation, on note une série de « villages » papous traditionnels (30 000 hab. au total) où règne toujours la règle coutumière ancestrale (kastum). Depuis la fin de la seconde guerre mondiale et surtout depuis l'accession de la PNG à l'indépendance, les responsables de ces villages sont sous la pression de l'urbanisation du fait de l'afflux massif des migrants. De Baruni à Pari (en incluant Tatana, Hanuabada, Senekori, Vabukori et Kila Kila), leur accueil s'établit en priorité sur la base de solidarités strictement coutumières.

Dans tous les cas gérés par la règle coutumière, les « nouveaux venus » doivent négocier un accord formel avec les propriétaires fonciers, avant de pouvoir

s'installer ; ils ne peuvent construire leurs résidences qu'aux extrémités des alignements de maison des clans préétablis ; dans le meilleur cas, ils finissent par être perçus, de par cette situation, comme de nouveaux membres des clans autochtones. Dans les dernières décennies, l'afflux des migrants submergeant la communauté coutumière préétablie, il arrive que des mandataires de clans original land owners (se référant au réseau de solidarité papou Motu Koita) soient amenés à délimiter un ensemble de parcelles à louer au sein de leurs terroirs ancestraux : la mise en place de ces « lotissements coutumiers » a pu se réaliser dès l'instant où les communautés claniques-propriétaires fonciers ont eu l'assurance d'être rémunérés de manière régulière pour la mise à disposition de la terre à louer.

De la même façon qu'en périphérie de Suva, la location de parcelles foncières sur les terrains coutumiers est à présent conçue comme une alternative à l'horticulture vivrière dans le district national accueillant Port Moresby. Au bout d'un demi-siècle, la gestion des lotissements de migrants bien individualisés, situés aux marges des villages traditionnels, peut échapper aux propriétaires fonciers. On comprend dès lors que certains responsables coutumiers refusent l'accès de leurs terroirs ancestraux aux migrants récents ; ils tentent ainsi d'éviter d'être minoritaires sur leurs terres ce qui signifierait concrètement, si c'était le cas, la perte de leur ascendant politique, économique et culturel au sein des réseaux papous traditionnels. Ainsi s'explique le maintien de périmètres broussailleux au sein de l'agglomération capitale, y compris en bord de mer.

L'accès au foncier coutumier conventionné s'avère de plus en plus difficile à obtenir, diverses formes d'habitat spontané se multiplient à proximité des villages coutumiers. Si, pour la plupart, ils présentent une morphologie de bidonville (slums), certains peuvent être en voie de rénovation grâce à diverses formules d'amélioration de l'habitat menées par les pouvoirs publics et plusieurs ONG, en concertation avec les habitants. Toujours est-il que faute de place en terre ferme, les lotissements coutumiers voient à présent se multiplier les constructions sur pilotis (au confort sommaire), au-delà de la ligne des hautes mers, comme on peut le découvrir dans le voisinage des villages côtiers de Pari, Koki, d'Hanuabada ou sur l'île Tatana (l'estran et la mer proche, au droit des villages, faisant toujours l'objet d'une appropriation coutumière). Du fait de l'afflux ininterrompu de migrants, les slums sont en croissance constante dans toute l'agglomération, tant sur les terres coutumières que sur les terrains de l'Etat (**figure 3**).

B- L'espace urbain d'obédience américaine, sous la double pression du militaire et du tourisme

Honolulu, une métropole prospérant sur l'interface monde nord-américain / monde extrême oriental

Depuis 1959, année où l'archipel d'Hawaii est devenu le 50^e membre des Etats-Unis d'Amérique, la ville d'Honolulu et son agglomération connaissent une extension et une transformation rapides. L'avènement d'un tourisme de masse y concourt largement depuis les années 1970 (le nombre de visiteurs fluctuant entre 8 et 9 millions, dans les années 2010). Aussi le style co-

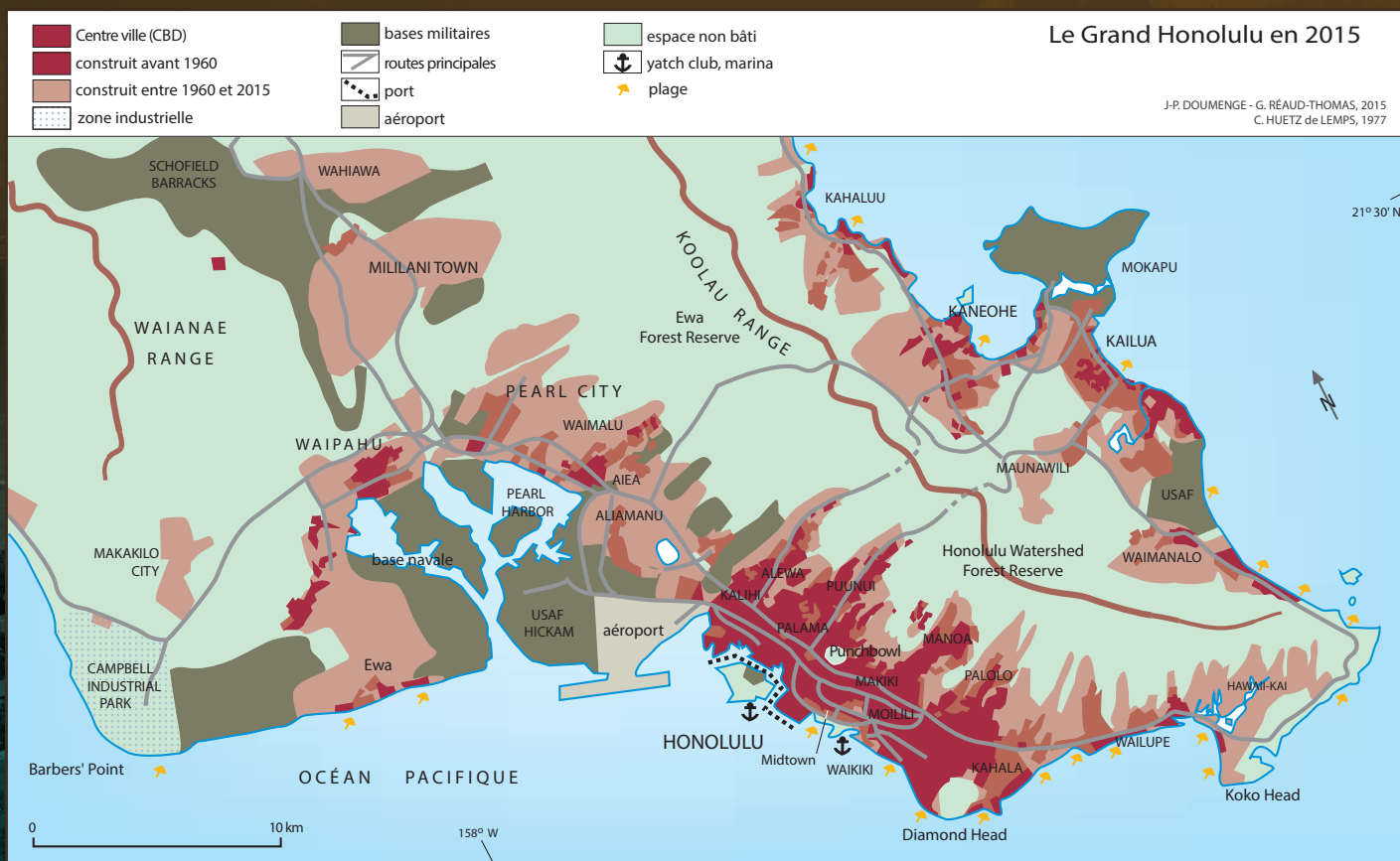


figure 4 : La croissance urbaine d'Honolulu en 2015.



Image satellitale d'Honolulu à Hawaïi le 16 mars 2016 (cliché : NASA, Licence : CC0 / Public Domain, goodfreephotos.com). Visualisation de l'agglomération d'Honolulu sur son versant oriental ; à l'Ouest du cratère de Diamond Head, aperçu de la zone hôtelière de Waikiki (entre le bord de mer et le canal de Ala Wai), puis de la vallée résidentielle de Manoa (siège de l'université d'Hawaï et de l'EWC), de la zone commerciale et de l'aire résidentielle de Kahala ainsi que du quartier populaire de Palolo ; à l'Est du cratère, développement relativement récent en « rivière » de quartiers résidentiels (parfois de grand standing) le long du littoral (jusqu'à la caldeira de Koko Head) et, de plus en plus, sur les planèzes situées en surplomb.



Vue d'ensemble sur Honolulu, avec en premier plan les hôtels en gratte-ciel de Waikiki et la colonisation pavillonnaire des contreforts du massif volcanique (photo by Edmund Garman, Licence : CC BY-SA 2.0, Wikimedia commons).

lonial préétabli fait-il progressivement place au style visible dans les agglomérations pluri-millionnaires de Californie ou d'Australasie. En ce début de XXI^e siècle, le paysage urbain d'Honolulu s'avère plus proche de celui d'Auckland que de celui des villes des petits pays océaniques. Mais, si les gratte-ciels prédominent dans Downtown, dans Midtown et à Waikiki (le quartier dédié au tourisme), l'essentiel de l'agglomération comporte un semis dense d'immeubles bas et un grand étalement pavillonnaire.

En ce qui concerne la « ville historique », elle associe, autour d'un vaste parc, l'Hawaii State Capitol (hébergeant les instances élues de l'Etat fédéré), la State Library, le Bishop Museum, le palais des anciens rois (Iolani Palace devenu musée historique dans les années 1970), la statue monumentale du premier de ces rois (Kamehameha I^{er}), la cathédrale Saint André et l'hôtel de ville (Honolulu Hale). Ce centre-ville comporte aussi le campus de l'Hawaii Pacific University. On y note enfin la présence d'un hôpital public, de la poste centrale, ainsi que divers immeubles accueillant les administrations fédérales et les sièges des grands acteurs économiques locaux (en particulier d'Hawaiian Airlines, de Matson navigation et des célèbres Big Five companies qui ont initié, voilà plus d'un siècle, l'agro-industrie du sucre et le commerce d'import-export, avant de se diversifier dans la culture de l'ananas, les transports et les services, puis de s'impliquer dans la promotion foncière et immobilière à but résidentiel ou touristique, champs d'intérêt où elles sont aujourd'hui en grande compétition avec des intérêts chinois et de puissantes firmes japonaises).

Sur les marges occidentales de Downtown se localise une China Town, spatialement limitée, mais toujours très animée. Située entre Downtown et Waikiki, Midtown concentre à présent la plupart des établissements financiers (banques et assurances), la John A. Burns School of Medicine (dépendant de l'Université d'Hawaii à Manoa) et surtout de vastes aires commerciales (Ward Warehouse et Ward Centre) dans le secteur de Kaka'ako et un immense shopping center (comportant deux supermarchés et 300 boutiques, échoppes ou restaurants) dans le secteur d'Ala Moana. Ala Moana accueille aussi un parc d'attraction en bord de mer et un centre d'art réputé. De par sa proximité de Waikiki, Ala Moana est très fréquenté par les touristes.

Au-delà du canal Ala Wai qui borne Midtown du côté Est, on découvre le quartier touristique de Waikiki, ses hôtels en gratte-ciels (accueillant, sur un périmètre de moins de 5 km², près des deux tiers des touristes venant à Hawaii, grâce à la mise à disposition de 30 000 chambres sur les 70 000 que compte au total l'archipel), en particulier le long des avenues Kalakaua et Kuhio. Autour des hôtels, on note une forte densité de milkbars, de glaciers et de restaurants (ces derniers proposant un large panel de cuisines rapides et de façons culinaires continentales, latino-américaines et surtout asiatiques), des marchés et des galeries commerciales où acheter des souvenirs, enfin des agences spécialisées dans l'immobilier, la location de voitures ou de bateaux et la promotion d'activités ludiques.

Les propositions de découverte sont variées : visites en autocars d'Oahu, avec arrêts à l'écomusée de la Polynésie traditionnelle, aux mémoriaux de la seconde guerre mondiale, dans divers parcs botaniques ou aires naturelles protégées, voire au marine land ; pratique du surf, de la plongée ou de la pêche sportive. Dans l'espace citadin, la rade de Pearl et le cratère de Punchbowl constituent des lieux importants du tourisme de mémoire pour les citoyens américains. Sur le fond sablonneux de la rade de Pearl git le cuirassé Arizona (navire de 31 000 t qui, après avoir été soumis à un violent bombardement, coula avec 1 100 des 1 500 marins que comptait son équipage), symbole de l'attaque japonaise qui a déterminé l'entrée en guerre des USA, en décembre 1941 ; dans le cratère de Punchbowl sont implantés un cimetière militaire et un mémorial en l'honneur des soldats tombés sur les champs de bataille, durant la guerre du Pacifique.

Par suite de l'augmentation du prix de la terre constructible, les gratte-ciels se sont multipliés au cours des dernières décennies, tant dans Midtown qu'à Waikiki. Dans certains de ces hauts immeubles, on constate une forte proportion de citoyens japonais qui ont pris l'habitude de venir régulièrement en villégiature à Honolulu. Pour leur part, les résidents de souche euro-américaine (dits Haole) tout comme les locaux d'ascendance japonaise préfèrent vivre dans des pavillons ou de petits immeubles en arrière de la plaine littorale, de part et d'autre de l'autoroute H1 qui traverse la ville d'Est en Ouest. Faute de numéraire, les Polynésiens d'Hawaii ou de Samoa sont rarement présents dans les lotissements formels.

Historiquement, c'est autour du port de commerce et du périmètre institutionnel implanté à Downtown que ce sont mis en place les premiers ensembles domiciliaires. Les quartiers de Kalihi et Punchbowl, situé de part et d'autre du CBD de Downtown ont un caractère populaire marqué. Les Hauts de Kamehameha et d'Alewa, le périmètre de Nu'uano et la vallée de Puuau sont pour leur part à dominante résidentielle. Dans les dernières décennies, divers lotissements ont été construits sur d'anciennes coulées volcaniques dominant l'aéroport international : à Aliamanu, autour de Salt Lake, sur les Hauts d'Alewa et de Fort Shafter ainsi qu'en bordure de la vallée de Moanalua. Au-delà de la limite municipale, les lotissements colonisent les hauteurs d'Aiea et de Halawa. Sur les planèzes volcaniques surplombant Midtown (hauteurs de Makiki et de Puuoa), les créoles hawaïens aisés dits Haole et les riches ressortissants d'ascendance chinoise sont particulièrement bien représentés (en particulier dans le lotissement de Pacific Heights).

En arrière de Waikiki, sur une terrasse établie sur l'ancien cône de déjection de la rivière Manoa, s'établissent l'université d'Etat (University of Hawai'i at Manoa) et l'organisation intergouvernementale de dialogue entre les peuples d'Extrême Orient et d'Occident (East West Center). Dans le fond de la vallée de Manoa, s'étalent les lotissements de Woodlawn et Pawaina, au milieu d'une nature particulièrement luxuriante. A l'extrémité orientale de la plage de Waikiki, le cratère de Diamond Head fait blocage à la diffusion des grands hôtels. Mais l'urbanisation résidentielle a réussi progressivement à coloniser ses marges : côté Nord,

les lieux-dits Kapahulu, Kaimuki (où sont domiciliés l'hôpital Leahi, la Chaminade University et le Kapi'olani community college dépendant de l'université d'Etat), Wilhelmina Rise, les Hauts de Saint-Louis et Maunala-nila, ainsi que la vallée de Palolo ; côté Est, sur le territoire d'Honolulu City, Kahala et Wai'alae et au-delà, sur le district d'East Honolulu, les lotissements implantés à Wailupe, Aina Haina, Nui, Kuliouou et Hawaii Kai. Wai'alae et Kahala proposent des résidences haut de gamme et des résidences hôtelières de grand standing (Wai'alae Country Club et Kahala Hotel & Resort) de même qu'Hawaii Kai marina & ridge.

Dans les quartiers populaires, tel Kalihi, Moiliili, Punchbowl, Palama ou Palolo, des origines ethniques des résidents peuvent encore transparaître dans le paysage, malgré l'important brassage de population survenu au cours des dernières décennies : une note portugaise à Punchbowl et dans la vallée de Kalihi, japonaise pour Moiliili et Palolo, philippine de part et d'autre des rues Liliha et King ou dans les secteurs de Kahili et Palama, coréenne à Palama et à Punchbowl. Du fait de la cherté du foncier, les classes sociales laborieuses et les migrants océaniques vivent le plus souvent à proximité d'aires industrielles et dans le fond des vallées encaissées.

Quant aux activités économiques, elles se concentrent à proximité immédiate du littoral, sur la façade occidentale de l'agglomération métropolitaine (raffinerie à Barber's Point), près du port de commerce, en bordure de Downtown (brasseries, biscuiteries et conserveries, ateliers de mécanique, de fabrication d'habillement ou de meubles, chantiers de construction et de réparation navales, docks et aires de stockage) et pour ce qui concerne l'accueil hôtelier et la restauration principalement à Waikiki, accessoirement à proximité de l'aéroport international et du Moanajua shopping center. De Kahala à Pearl City, de vastes complexes commerciaux (dénommés localement malls, shopping areas, shopping centers) structurent l'espace urbain au long de l'axe autoroutier H1.

Quant aux casernes implantées sur les bases militaires de Schofield, Hickam et Pearl Harbor, elles concourent au recentrage du tissu urbain autour de Pearl City, au même titre que les lieux de villégiature d'Ewa Beach. Centre d'attraction et de ravitaillement pour les localités situées sur les côtes occidentale et septentrionale d'Oahu,

la ville de Pearl est ainsi devenue, au cours des trente dernières années, un pôle à vocation militaire (autour d'une force permanente de 50 000 actifs) équilibrant le poids du pôle touristique de Waikiki (impliquant la fréquentation quotidienne de 30 000 à 60 000 visiteurs), au sein de la métropole hawaïenne. Au total, on assiste synchroniquement à la densification du bâti à Waikiki, par la multiplication des hôtels en gratte-ciels, et à l'extension des lotissements pavillonnaires à l'Ouest et au Nord de la baie de Pearl, tout particulièrement dans les secteurs d'Ewa, Waipahu et Milani (figure 4).

Guam, une « petite Oahu » en pleine expansion

Sur l'île de Guam, au lendemain de la seconde guerre mondiale, on a procédé à la reconstruction

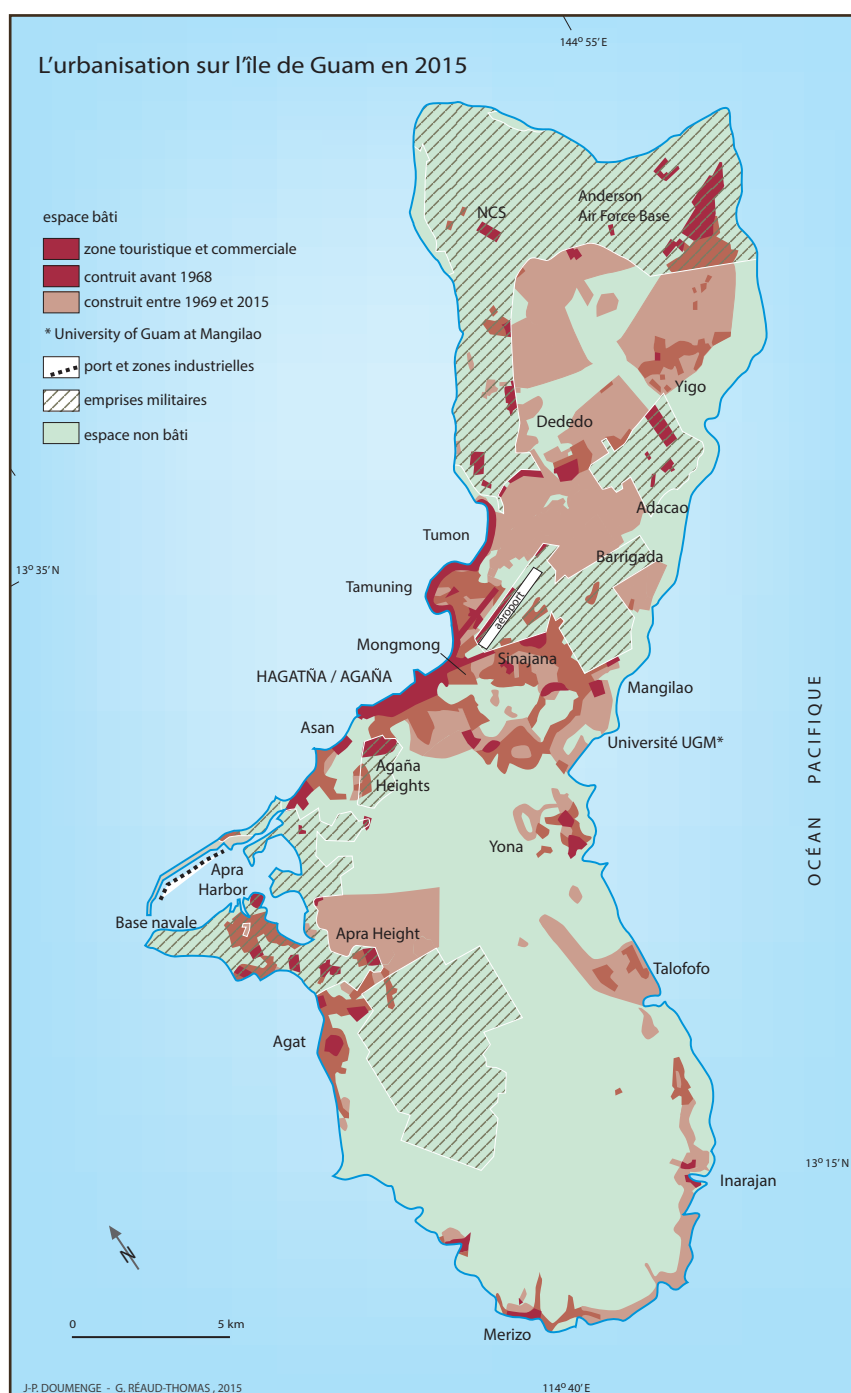


figure 5 : La croissance urbaine sur l'île de Guam en 2015.

Vue sur le district de
Tamuning et la baie
de Tumon, haut lieu du
tourisme à Guam (cliché :
Abasaa, 2010, Licence :
CC0 / Public Domain,
Wikimedia commons).



Vue aérienne de la rade
d'Apra et de la base
navale américaine im-
plantée sur l'île de Guam
(cliché : U.S. Navy Photo,
2003, Domaine public,
Wikimedia commons).





du port, à la réorganisation des services publics et au réaménagement des bases militaires (navale et aérienne) : en 1950, le bâti couvrait ainsi 20 km². Trente ans plus tard, grâce au développement du tourisme, en marge de la fonction militaire, l'espace bâti s'établit à 80 km², pour dépasser 100 km² en 2000 et atteindre 120 km² en 2015. Dans les années 1950-1980, la pression immobilière étant modérée, l'espace résidentiel était constitué essentiellement par de petites maisons individuelles sans étage. Dans les années 1980-2015, du fait de la croissance considérable de la population locale (par combinaison d'une natalité élevée et d'une forte immigration en provenance des archipels de Micronésie et des Philippines), de la multiplication des résidences secondaires pour Japonais venus en villégiature pratiquer le golf (sans avoir à dépenser une fortune pour ce sport, comme c'est le cas dans la mégapole nipponne) et par suite du renforcement des personnels militaires stationnant sur les bases militaires (en particulier en 2006, lors du redéploiement sur l'île de militaires appartenant à l'U.S Marine Corp), l'espace résidentiel combine des immeubles à étage réalisés en copropriété (condominiums) et de vastes lotissements pavillonnaires (estates).

Les résidences les plus luxueuses rivalisent avec les plus grands hôtels, en taille et en hauteur, en se concentrant sur le district de Tamuning-Tumon (Guam Beachfront Résidence à Tumon, Agaña Bay Condominiums ou Oka Towers à Tamuning). Hors de ce périmètre central, les tours résidentielles restent peu nombreuses, servant de points repères à longue distance dans un paysage extrêmement plat (Ladera Tower à Mangilao, Pia Resort à Dededo). En parallèle à la construction de grands immeubles, la promotion immobilière a fortement accru l'habitat pavillonnaire (résidentiel ou social). Entre 1960 et 2010, le bâti de ce type s'est développé principalement sur les districts de Sinajana et de Chalan Pago Ordod, puis sur ceux de Barrigada et de Mangilao, enfin sur ceux de Dededo et de Yigo. Dans les années 2010, la pression résidentielle en immeubles ou lotissements pavillonnaires continue de s'exercer sur les hauteurs d'Hagatña, sur les marges méridionales de l'agglomération, le long de la route littorale (tant à l'Ouest sur le district d'Apra qu'à l'Est sur ceux de Talofofo ou de Yona, avec une mention particulière pour le faste proposé par le Yona Palace Resort), et surtout sur les districts de Dededo, Barrigada et Yigo ; l'effort de construction s'exerce chaque fois que des terrains sont disponibles en marge des périmètres militaires (ces derniers occupant toujours 30% de la surface insulaire). Dans le district de Dededo (où se sont tenus les Jeux du Pacifique, en 1999) qui connaît une forte croissance démographique pour atteindre 50 000 hab. en 2010, les lotissements d'Astumbo Gardens, Fern Terrace, Kaiser, Liguana Terrace, Harmon Court et de Kurason Machanao s'adressent à des ménages des classes populaires en quête de logements à loyer modéré ; ceux de Y-Pao-pao, Summer Palace Townhouses, Las Palmas Townhouses et la copropriété de Villa Rosario intéressent plus les classes moyennes ; les 600 pavillons à la mode du Home Guam Paradise Estate et de Pacific Rim Realty, situés en retrait de la route menant de Dededo à Yigo, répondent pour leur part aux besoins de ménages à hauts revenus.

Quant aux équipements touristiques et aux infrastructures hôtelières, ils continuent à se concentrer dans le quartier de Tamuning, tout en débordant largement du site initial d'implantation situé en baie de Tumon. Avec 1,3 million de touristes (majoritairement japonais) en 2015, les complexes hôteliers affiliés aux grandes chaînes américaines ou japonaises cumulent deux types de clientèles : la première est composée de jeunes couples d'asiatiques se rendant à Guam en « lune de miel » ; la seconde est composée de salariés japonais méritants, d'âge mûr, bénéficiant de voyages organisés par leurs entreprises. Quel que soit leur âge ou leur condition sociale, ces touristes sont toujours en recherche de produits de luxe (en franchise de droits de douane) à ramener chez eux (appareils photographiques, matériel électronique d'usage domestique, montres, alcools, parfums, cuirs, bijoux en or, corail ou perles...). On assiste donc, depuis les années 1980, à la multiplication des department stores et des shopping centers sur l'axe routier Hagatña-Tamuning-Tumon-Harmon, le plus vaste complexe dénommé Micronesia Mall étant situé à l'extrémité de Marine Drive, dans le district de Dededo. D'une façon générale, les compagnies aériennes américaines et japonaises, les loueurs de voiture, les stations-service, les restaurants et les fast food s'alignent de part et d'autre de cette avenue. L'engouement pour l'achat de souvenirs en duty free est tel que les principaux complexes hôteliers possèdent galeries marchandes ou centres cumulant équipements commerciaux et sportifs (salles de remise en forme, piscines et spas, voire aqualands) ; Tumon Sands Plaza, Shopping Arcade et Tumon Bay S.C sont des lieux touristique-commerciaux particulièrement actifs (**figure 5**).

C- Le développement parallèle de Nouméa, la ville des Caldoches, et de Papeete, la ville des Afa Tahiti

Nouméa, vieille ville industrielle devenue pôle principal de la « francité » dans le Pacifique Sud

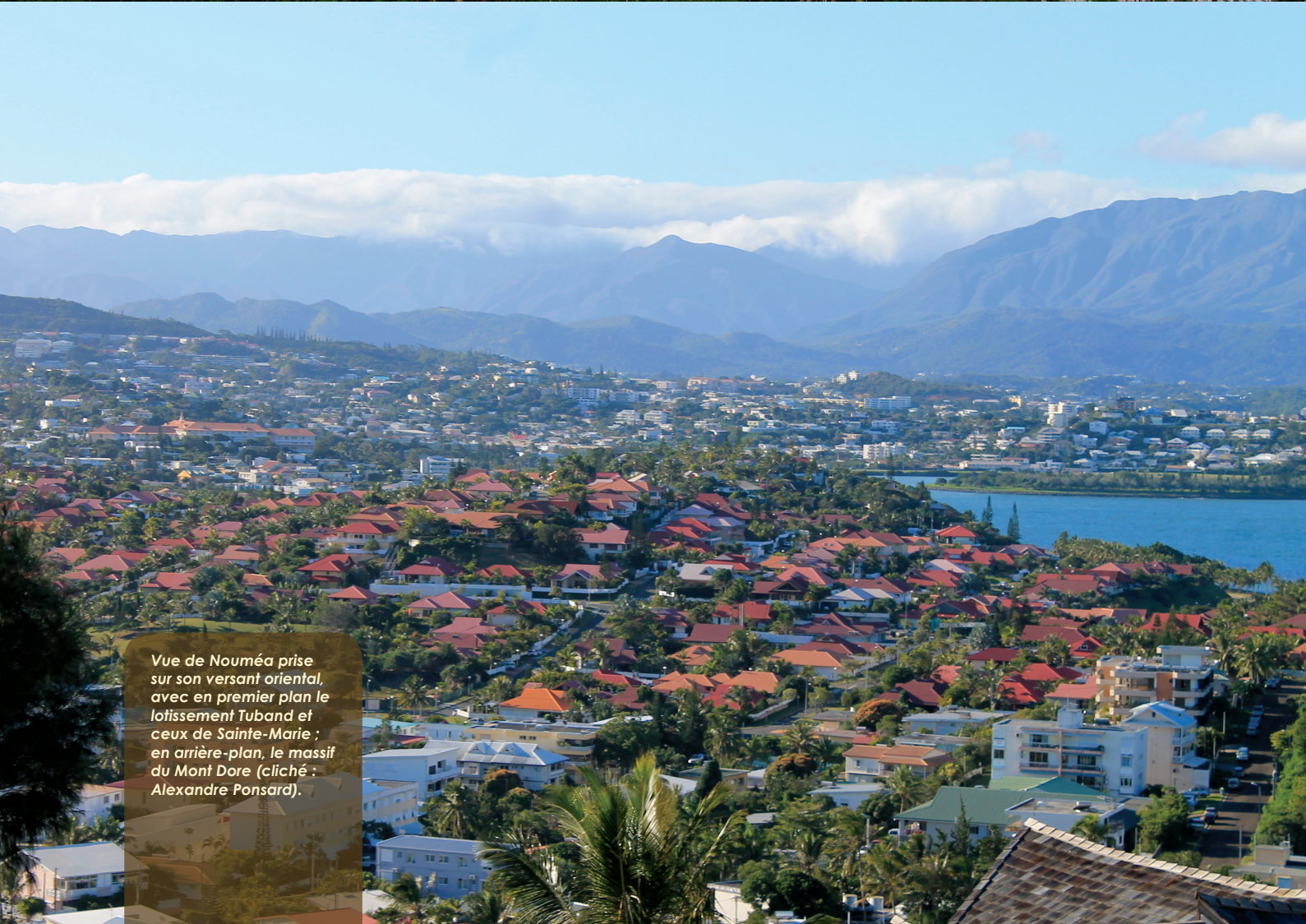
Dénommée Port-de-France à sa création (1854), la ville de Nouméa s'inscrit sur un site péninsulaire de 4 200 ha. Le damier initial correspondant à l'actuel Centre-Ville a été aménagé, comme pour celui de Suva, par comblement de marécages avec des matériaux extraits des collines avoisinantes. L'utilisation ultérieure des résidus de la fonte du nickel participa à l'agrandissement de ce site, à la réalisation d'un port en eau profonde et à la réorganisation de l'usine *Le Nickel* (groupe Eramet) sur son site de Doniambo. Jusqu'en 1940, par-delà le quadrilatère central, l'espace urbain de Nouméa occupait les Vallées du Tir, le Quartier latin, la Pointe de l'Artillerie, le Faubourg Blanchot et la Vallée des Colons. Entre 1942 et 1945, les forces américaines participèrent à son agrandissement en installant leur quartier général à l'Anse Vata, l'accueil des soldats au Receiving, leurs ateliers mécaniques à *Motor Pool* et un aéroport de proximité en Baie de Magenta.

Depuis le « boom » sur le nickel (1969-72), l'urbanisation se présente comme un phénomène massif. L'élargissement du marché du travail qui en a découlé a donné la possibilité de travailler à Nouméa et dans les centres miniers de Grande Terre à des milliers de ressortissants des îles Loyauté, de Wallis & Futuna, du Vanuatu et de Tahiti, voire de métropole, des Antilles,

*Vue du centre-ville de
Nouméa prise depuis
la cathédrale, avec en
arrière-plan la petite rade
et ses équipements por-
tuaires (cliché : Torben-
brinker, 2013, licence :
CC BY-SA 3.0, Wikimedia
commons).*



*Vue de Nouméa prise
sur son versant oriental,
avec en premier plan le
lotissement Tuband et
ceux de Sainte-Marie ;
en arrière-plan, le massif
du Mont Dore (cliché :
Alexandre Ponsard).*



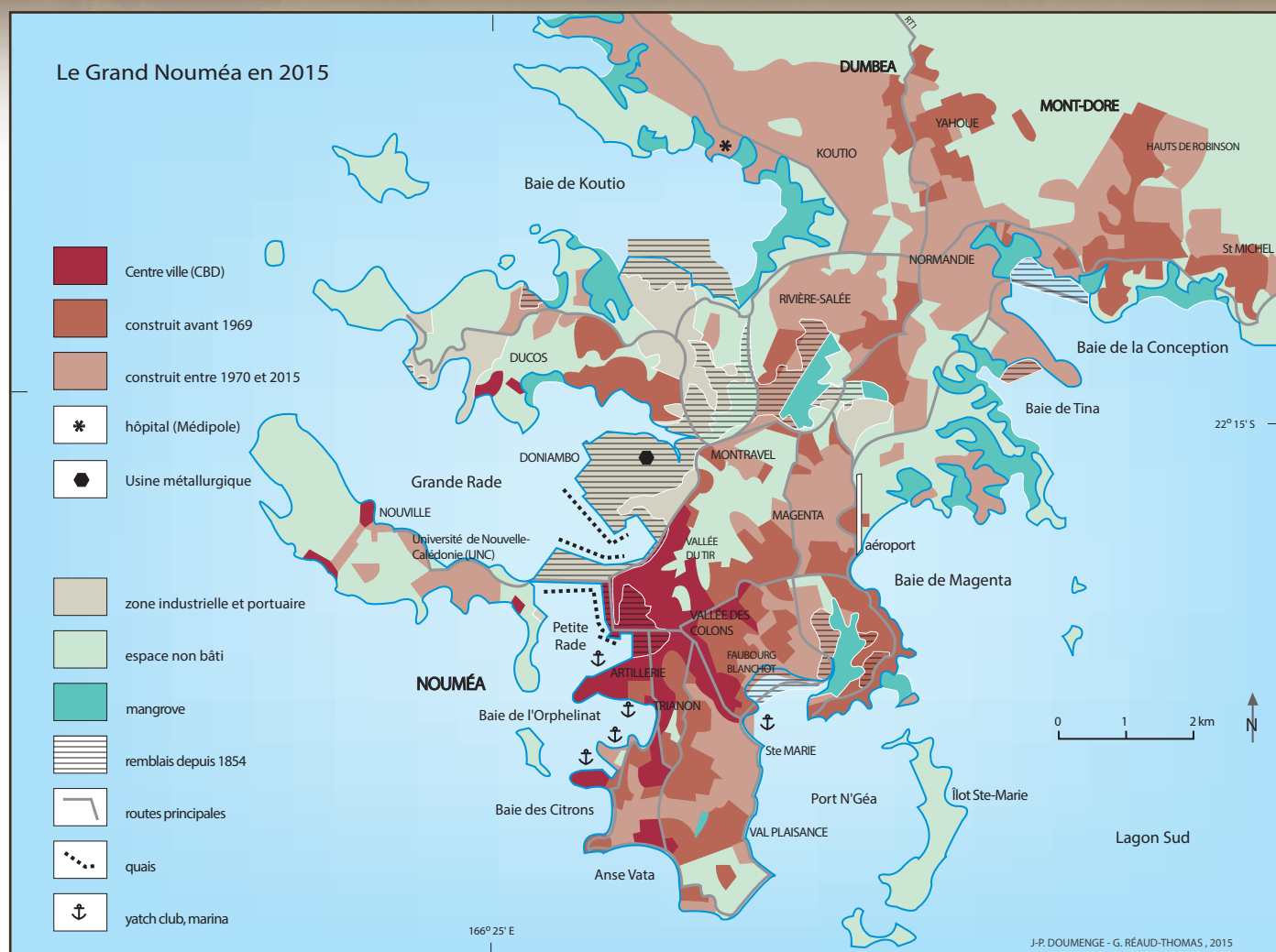


figure 6 : La croissance urbaine à Nouméa en 2015.

d'Afrique du Nord (« Pieds noirs »), de Djibouti et des Comores. Ces migrants se sont installés principalement à Nouméa et dans ses banlieues : 20 000 s'y sont stabilisés durablement. Pôle d'activité réalisant 70% de la richesse du territoire néo-calédonien, l'agglomération nouméenne capte depuis plusieurs décennies la grande majorité des effectifs allochtones (plus de 80% des Européens et des Indonésiens ; plus de 90% des Tahitiens, des Wallisiens, des Vietnamiens, des ni-Vanuatu et des Antillais) ; en revanche, elle agrège seulement 30% des autochtones mélanésiens. De fait, les Kanaks sont nettement moins impliqués que les autres groupes ethno-culturels dans l'économie industrielle et de service, soit par refus de participer au socio-système urbain mis en place par l'administration coloniale, à partir de 1880.

Parce que dans leur très grande majorité, les autochtones mélanésiens continuent à participer à des organisations tribales qui, pour se pérenniser, doivent voir leurs membres entretenir un lien fort avec leurs terroirs d'origine, de nombreux Kanaks ont toujours des difficultés à s'insérer dans les cadres de la vie urbaine (parce qu'ils sont « importés ») et à accepter les valeurs citadines qui y prévalent (trop souvent perçues comme « occidentales »). En réaction (depuis près

de trente ans), certains natifs du Sud Grande Terre entreprennent une reconquête symbolique de l'espace urbain par implantation de jardins vivriers sur les collines de Nouméa restées broussailleuses, pendant que des ni-Vanuatu introduisent des bars à kava dit « nakamals » dans certains squats au nom d'un « retour à l'authenticité océanienne », à l'instar de ce qui se passe dans les archipels du Pacifique central où le kava est une plante indigène (cette plante était inconnue de la société multi-séculaire kanak de Nouvelle-Calédonie).

Même si les Océaniens ont en commun des coutumes répondant aux mêmes valeurs de sociabilité, les comportements des Polynésiens (provenant de Wallis ou de Futuna, des îles de la Société ou des Marquises, des Tuamotu ou des Australes) tendent à se démarquer de ceux des Mélanésiens de Nouvelle-Calédonie et du Vanuatu. Mais, du fait de la disponibilité d'importantes réserves foncières municipales ou territoriales dans le quart Nord-Ouest de la presqu'île de Nouméa, permettant la construction rapide de complexes d'habitat social, les Océaniens de toutes origines ont été amenés à cohabiter à Ducos, Doniambo, Montravel et Rivière Salée, dès l'instant où ils décidèrent de vivre en ville de manière permanente. Le choix d'implanter massivement des constructions HLM (en tours,

immeubles ou lotissements pavillonnaires) dans ces quartiers fut d'autant plus facile à décider que ces périmètres ont vu se stabiliser, au cours du dernier demi-siècle, d'importantes activités manufacturières et de stockage : centrale thermoélectrique, usine métallurgique, cimenterie, parc de stockage du carburant, chantier naval, imprimeries, ateliers de confection de peinture et d'impression de tissus « paréo », huilerie, ateliers de torréfaction et de conditionnement du café, minoterie, brasseries, glaciers, unités de conditionnement de soda.

Dans le Nord-Ouest de Nouméa, tout comme à Magenta ou à Yahoué, les promoteurs de l'habitat social ont fait en sorte de favoriser, au moment de l'ouverture des logements à loyer modéré, un brassage de l'ensemble des groupes ethniques présents à Nouméa, au nom d'une bonne « mixité sociale ». Mais, au fil des dernières décennies, seuls les ménages les moins solvables continuent à y vivre : ils sont, pour la plupart, d'origine kanak, ni-vanuatu, wallisienne ou futunienne.

En banlieue, les Polynésiens de Wallis & Futuna sont prédominants aussi dans divers lotissements sociaux situés à Dumbéa (en particulier à Kutio) et à Païta, ceux d'origine tahitienne à proximité de la rivière La Coulée, sur la commune de Mont Dore, les Kanaks locaux disposant pour leurs parts de manière exclusive de périmètres de « terres coutumières » tant sur le territoire de Païta que sur celui du Mont Dore. Dans cette dernière localité, la juxtaposition d'une réserve kanak et d'un lotissement wallisien, au lieu-dit Saint-Louis, est périodiquement prétexte à frictions entre Mélanésiens et Polynésiens, les premiers reprochant aux seconds un manque de respect sur ce qu'ils considèrent être leur « patrimoine [foncier] ancestral ». Les conflits de voisinage sont d'autant plus marqués que l'accès aux terrains à bâtir s'avère être de plus en plus onéreux.

Sur la commune de Nouméa, les Calédoniens d'origine européenne (souvent métissés) ou Caldoches, les Métropolitains et les gens d'origine asiatique (pourvus généralement de revenus importants) se concentrent sur les hauteurs dominant le port, le centre-ville et la Baie de l'Orphelinat (Mont Coffyn et Mont Vénus) ; on les retrouve dans le Sud en bordure de la Baie des Pêcheurs, de la Baie des Citrons ou de l'Anse Vata (siège de la Communauté du Pacifique et d'un centre de recherche de l'IRD), autour d'un ancien marais converti en hippodrome (Val Plaisance), dans l'Est autour des baies de Sainte-Marie (Port N'Gea), de Magenta et de Tina (cadre d'implantation du centre culturel kanak J.M Tjibaou) ainsi que dans les lotissements s'étirant le long de la RT1, du 5^e au 7^e km.

Sur les communes situées en périphérie de Nouméa, le double attrait du bord de mer (pour l'implantation de marinas) et des hauteurs (pour bénéficier d'un point de vue agréable) guident, là encore, l'implantation résidentielle, individuelle ou en copropriété. Au cours des vingt dernières années, les abords de la section à péage de la RT 1 sont devenus le cadre privilégié de la promotion foncière et immobilière dans le Grand Nouméa : un « Coeur de Ville » s'est organisé peu à peu à Koutio, autour d'une vaste zone commerciale (incluant un hypermarché) et de divers services publics (dont un lycée et le nouvel hôpital – *Médipole*) ;

compte tenu de sa facilité d'accès, il attire de plus en plus de monde. Par suite du positionnement de l'aéroport international sur la plaine de Tontouta, située à 60 km du centre de Nouméa (une piste d'atterrissage ayant été aménagée par les troupes américaines, dès 1943), des lotissements colonisent même les abords de la Baie Saint-Vincent. Du fait de la grande qualité paysagère de leur site, ils sont occupés par des locaux ou des expatriés fortunés.

Dans les mangroves ourlant l'agglomération nouméenne et sur les collines surplombant certains lotissements résidentiels, des formes d'habitat spontané dit « squats » (et leurs jardins vivriers) se sont multipliées, depuis la fin des années 1980. Certains de ces squats sont en continuité avec des ensembles d'habitat social, leurs habitants recherchant la proximité de parents ou d'amis installés dans les cités HLM. D'une façon générale, les habitants des squats sont des Kanaks de Grande Terre et des ni-Vanuatu fraîchement urbanisés, n'ayant pas les moyens d'accéder à une location, désirant garder l'impression de vivre à la campagne tout en profitant d'un accès aisé aux services urbains, même si leur environnement n'a guère à voir avec leur terroir natal. La bordure septentrionale de la presqu'île de Ducos, les abords de la Baie Sainte-Marie, de la Pointe aux Longs Cous ou de la Baie de Magenta, les hauteurs de Montravail révèlent les plus anciennes implantations de cabanes situées dans le périmètre nouméen (*figure 6*).

Papeete, un centre cosmopolite sur-dimensionné au coeur de la Polynésie

En Polynésie française, Papeete tire son origine d'un modeste bourg colonial (érigé en commune en 1890) établi, après assainissement d'une plaine marécageuse bordant une rade abritée, à proximité de la résidence de la Reine Pomare IV, des comptoirs de divers traders et des missions protestantes (*London MS* et *Boston MS*). Tant que l'économie territoriale était basée sur la récolte et la transformation de produits agricoles (en particulier du coprah pour la confection d'huile, de savon et d'un onguent, le *monoi*) ou sur l'extraction minière (phosphates de l'île de Makatea), la ville de Papeete connaissait un volume modeste d'activités ; sa population progressait à un rythme lent (passant de 14 000 hab. en 1946 à 36 000 en 1962). A la suite de la décision du gouvernement français (prise en 1963) de procéder à des expérimentations nucléaires dans les atolls de Moruroa et Fangataufa (Tuamotu), les acteurs économiques publics et privés durent recalibrer les infrastructures portuaires, aéroportuaires, industrielles, résidentielles à Tahiti (tout en construisant une base-vie sur l'atoll de Hao pour le personnel travaillant sur les sites des tirs atomiques). Dès lors, la population urbaine et le bâti citadin progressèrent rapidement sur la commune de Papeete et en banlieue.

Profitant de l'amélioration des dessertes maritimes et aériennes tout autant que de la réalisation de nouvelles infrastructures urbaines, un tourisme balnéaire a pu se développer, dès la fin des années 1960, sur Tahiti et dans quelques îles dites « paradisiaques » (Moorea et Bora Bora, puis Rangiroa et Huahine). Une agglomération s'est peu à peu constituée autour du chef-lieu territorial : elle comptait 78 000 hab.



en 1977, 111 000 en 1996, pour atteindre 135 000 en 2013. Au départ d'étalement linéaire, au long d'une étroite plaine côtière, cette agglomération a fini par coloniser les basses pentes de l'ancien volcan Oroena (2241m), principal édifice montagneux de Tahiti Nui. Une rocade autoroutière permet de limiter les embouteillages en ville. La saturation de la ville de Papeete explique l'urbanisation progressive de Pirae et Arue, puis de Mahina à l'Est, de Faaa et Punaauia, puis de Paea à l'Ouest.

Par suite de la cherté du prix des terrains constructibles, une stratification sociale s'est progressivement opérée : les classes supérieures sont prédominantes dans la plaine d'Arue et les coteaux de Mahina, les classes moyennes le sont à Pirae et Punaauia, les classes modestes à Faaa et Paea. Si ces dernières sont essentiellement composées de Polynésien, les deux autres rassemblent métropolitains et métis euro-polynésien ou sino-polynésien (Afa Tahiti). Les migrants venant des archipels périphériques (atolls des Tuamotu, îles Australes, Marquises et Gambier) se disséminent dans l'agglomération ; ils sont à l'origine d'une vingtaine de bidonvilles situés pour la plupart sur les communes de Papeete et de Faaa.

Apparus, dans les années 1960 et 1970, ces squats ont tendance à se maintenir en place, surtout ceux confinés dans les fonds des vallées encaissées, car les migrants sont rarement solvables et donc n'ont aucune alternative résidentielle. Pour ceux qui ont des ressources financières stables, même modestes, la possibilité leur est donnée d'avoir accès à une HLM à

loyer modéré. Dans les années 1990, l'OPH a mis 3000 logements sur le marché alors qu'il en aurait fallu trois fois plus. Depuis, la situation ne s'est guère améliorée car les terrains disponibles et l'argent public pour les lotir sont devenus rares. La pression est d'autant plus forte que la taille moyenne des ménages polynésien reste élevée, nécessitant la disponibilité de 5 à 6 chambres par logement, ce qui n'est pas facile à multiplier en habitat social, même sous forme d'appartements. La tendance reste donc à la promotion de petits pavillons (F3-F4) avec jardin (celui-ci jouant le rôle de « salon fleuri » toute l'année où on aime bavarder, accroupis ou allongés sur des nattes en pandanus), ce qui participe à l'étalement urbain.

Quant au centre-ville, il est à présent largement déserté par sa population traditionnelle résidente faite d'Afa Tahiti et de Chinois aux revenus modestes. A la suite d'incendies multiples, les baraques en bois initiales ont peu à peu disparu au profit d'immeubles de rapport. En front de mer, ils comportent, aux étages, des appartements de bon standing et, en rez-de-chaussée, des bars et des restaurants, des boutiques de vêtements en tissu paréo ou des magasins proposant des perles noires de culture (produites dans les lagons du territoire, principalement dans ceux des Tuamotu et des Gambier). Les services publics (l'assemblée représentative et le gouvernement du territoire, le commissariat central de police, diverses administrations territoriales, le vieil hôpital et le plus ancien lycée, le marché couvert traditionnel, la gare maritime) y restent implantés ainsi que les établissements religieux (cathédrale pour les catholiques, temple pour

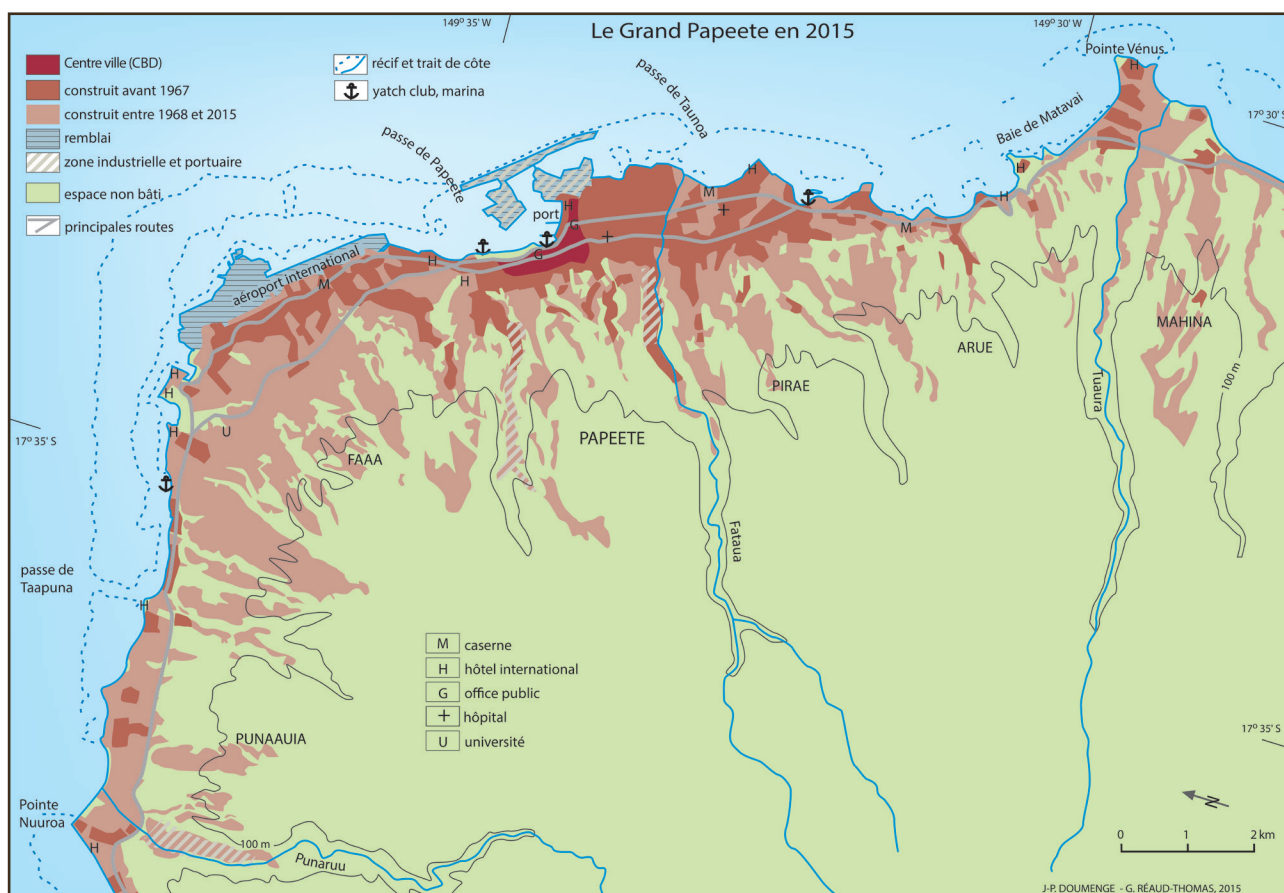


figure 7 : La croissance urbaine à Papeete en 2015.



Le développement de l'agglomération de Papeete au long de la côte sous-le-vent sur l'île de Tahiti ; noter la colonisation récente des plaines volcaniques au sud de l'aéroport international de Fa'a'a, à Tahiti (cliché : © Rémi Jovan, CC-BY-SA, GNU Free Documentation Licence, Wikimedia commons).



les protestants d'obédience évangélique) ; sur le quai accueillant les paquebots de croisière stationnent en soirée des restaurateurs ambulants proposant cuisines asiatiques et orientales ou fast foods, ce qui en fait un lieu très fréquenté.

Par nécessité, le nouvel hôpital, les lycées les plus récents, l'université, les casernes, les aires commerciales et leurs hypermarchés, les succursales des grandes marques automobiles se trouvent implantés en périphérie de la ville-centre. Les hôtels de chaînes internationales s'étaient aussi en banlieue, le long du littoral, principalement à Faaa et Punaauia, à proximité de l'aéroport (implanté sur le récif frangeant de la côte Ouest de Tahiti). Grâce à des navettes rapides, maritimes et aériennes, les chaînes hôtelières ont fini par largement coloniser la côte septentrionale de Moorea (figure 7).

IV - Exposition des villes du Pacifique aux aléas naturels, impact de l'urbanisation sur l'environnement biophysique

Dans les îles du Pacifique, les aménagements urbains n'ont jamais totalement tenu compte de la vulnérabilité des cadres naturels prévalant lors de leur installation : au XIX^e siècle, les marins recherchaient seulement des baies abritées des vents dominants et des passes correspondant au gabarit de leurs navires afin que les transbordements ou les accostages puissent s'effectuer dans des conditions favorables de sécurité ; pour leur part, les administrations coloniales cherchaient des sites faciles à défendre afin d'y stocker et d'y conditionner le produit de l'agriculture de plantation ou du grand élevage des bovins ou bien pour y transformer les minerais locaux, avant leur exportation vers les métropoles. Lorsque les populations océaniques se montraient hostiles aux implantations coloniales, les militaires construisaient des forts pour assurer la sécurité des colons ; de nos jours, ces ouvrages de défense sont pour la plupart convertis en lieux de tourisme de mémoire.

A- Les villes océaniques face aux menaces telluriques et climatiques

Du fait de l'existence d'une nature luxuriante, le Pacifique insulaire a été décrit comme un « Paradis sur Terre » par les littérateurs des XVIII^e et XIX^e siècles, puis par les publicitaires contemporains. Pourtant, certains pays océaniques s'avèrent être particulièrement vulnérables aux aléas majeurs d'origine tellurique ou climatique. Ces derniers occasionnent périodiquement de grands dégâts, particulièrement en milieu urbain où se concentrent à présent les populations insulaires. Le cyclone Winston (de force 5, jamais égalée dans le Pacifique Sud) qui a ravagé les îles Fidji, les 20 et 21 février 2016, en donne un exemple saisissant.

Les incidences de la tectonique des plaques, l'exposition aux tremblements de terre et aux tsunamis

Le bassin océanique du Pacifique s'inscrit principalement sur une plaque lithosphérique portant le même nom. Selon que les îles océaniques se situent à l'intérieur de cette plaque océanique ou sur ses bordures,

le risque tellurique varie grandement en intensité et en dangerosité. Les alignements insulaires inscrits sur la plaque Pacifique sont le produit d'épanchements volcaniques effusifs de type « hawaïen » déterminés par le glissement de cette plaque (de direction générale Sud-Est/Nord-Ouest) sur des « points chauds » émettant des laves fluides, le long de déchirures de la croûte terrestre, depuis le début du Quaternaire. Actuellement, des épanchements de lave effusive et les émanations de gaz toxique affectent la vie des insulaires dans le Sud-Est de la Grande Hawaïi.

Ces imposants édifices basaltiques (dont la partie émergée constitue autant d'îles hautes) s'affaissent progressivement dans le manteau terrestre (sous la pression de leur masse) ; après plusieurs millions d'années, les plus anciens finissent par disparaître pour ne plus laisser apparaître en surface que leur couronne corallienne, communément dénommée « atoll », puisque les organes madréporiques continuent à proliférer tant que la température de l'eau reste supérieure à 20°C. Par suite de mouvements tectoniques gauchissant les fonds marins durant le Quaternaire, certains atolls ont pu émerger (après la phase d'enfoncement de leur support volcanique) sous la forme d'une dalle calcaire bordée de falaises : c'est le cas à Nauru, Banaba, Lifou, Tiga, Maré, Niue, Makatea, Rutu, Pitcairn et pour partie d'Ouvéa et Guam.

A la différence des alignements infra-pacifiques, les arcs bordant la plaque lithosphérique proviennent d'un volcanisme de subduction de type « strombolien » émettant des laves visqueuses accompagnées d'épisodes explosifs (donc de nuées ardentes). Induit par le frottement entre la plaque lithosphérique pacifique et diverses plaques périphériques, ce type de volcans constitue un grand danger pour la biosphère et les collectivités humaines établies dans sa proximité. Fort heureusement dans le Pacifique insulaire, nulle agglomération d'envergure n'y est directement exposée. Quant à la Grande Terre néo-calédonienne (située dans la partie occidentale du bassin océanique), elle appartient à la plaque indo-australienne. Pour l'essentiel, elle est le produit de remontées magmatiques qui se sont mises en place lentement au cours de l'ère Tertiaire. A la différence de ce qui prévaut en PNG et au Vanuatu, le risque sismique y est de magnitude faible.

De par l'agencement des plaques lithosphériques sur le manteau asthénosphérique sous-jacent, le bassin du Pacifique est entouré par une « ceinture de feu » (de volcanisme explosif) de l'archipel néo-zélandais à la Terre de Feu, via le Vanuatu, la Nouvelle Guinée, l'Indonésie, les Philippines, le Japon et la bordure occidentale des Amériques. Les tensions nées du frottement des plaques lithosphériques provoquent des tremblements de terre et des effondrements sous-marins pouvant déclencher des tsunamis. Entre 1900 et 2008, le Pacific Tsunami Warning Center a dénombré plus de 800 raz-de-marée, dans le bassin du Pacifique. Ainsi le 17 juillet 1998, un tsunami de 15 m de haut a t'il balayé violemment le littoral oriental de Nouvelle-Guinée sur un front de près de 40 km, situé entre Wewak et Madang, suite à un séisme de magnitude 7 (sur une échelle allant de 1 à 12).

Les archipels établis sur la plaque Pacifique peuvent donc enregistrer le passage de tsunamis lorsque l'activité sismique s'exprimant sur les bordures de plaque est particulièrement violente : l'onde d'un tsunami peut se propager sur plusieurs milliers de kilomètres à une vitesse de plusieurs centaines de km/h. Lorsque l'épicentre du cataclysme se situe au large du Japon, les agglomérations littorales situées en façade Nord des îles sont les plus exposées (Apia, Papeete) ; en cas de cataclysme au large de l'archipel indonésien, ce sont les agglomérations du Pacifique occidental, orientées vers l'Ouest, qui peuvent être affectées.

Établies au niveau de l'océan, les collectivités micronésiennes de B.B.B (atoll de Tarawa) et de D.U.D (atoll de Majuro) semblent être les plus exposées au passage d'un tsunami, l'onde de choc transocéanique pouvant déterminer une déferlante de grande ampleur. Dans ces deux cas, il y a cumul de risques de voir balayer périodiquement par de fortes déferlantes les habitations établies sur le platier corallien puisqu'au risque de passage d'un tsunami s'ajoute un risque climatique majeur découlant du passage d'un cyclone. Ce double handicap est d'autant plus grave qu'en ce début du XXI^e siècle, on enregistre une légère élévation du niveau des océans qui pourrait s'accroître d'ici un demi-siècle, du fait du réchauffement climatique de la planète.

À l'horizon 2080, le déplacement des collectivités micronésiennes vers Guam, les îles hautes polynésiennes ou les continents américain et australien devrait donc être envisagé, au grand dam des populations locales qui vont devoir assumer les difficultés inhérentes à toute relocalisation définitive dans un cadre de vie qui leur est étranger. D'ici là, et pour atténuer le traumatisme lié au déracinement, il semblerait indispensable de procéder à un réaménagement des collectivités vivant sur des atolls par une désintensification drastique des habitats afin de réduire le démantèlement des plages et la destruction des récifs.

Les incidences du climat et de ses fluctuations, l'exposition aux cyclones

Situées principalement dans la zone intertropicale, les îles océaniques connaissent un climat chaud et humide ; elles sont soumises au régime des alizés, vents soufflant du secteur Est du fait des mouvements de rotation de la Terre. Une Zone Intertropicale de Convergence (ZIC), génératrice d'orages violents, s'établit autour de l'équateur, en ondulant au rythme des saisons (l'équateur thermique remontant jusqu'à 15° Nord durant l'été boréal, pour redescendre à 5° Sud durant l'été austral). De par la force des vents d'alizé et des courants marins qui leur sont liés, une vaste « piscine d'eau chaude » (warm pool) s'accumule dans les basses latitudes, dans la partie occidentale de l'océan lorsque les vents sont bien établis, dans la partie centre-orientale lorsque les alizés et les courants faiblissent (ce qui arrive actuellement tous les cinq ou six ans).

Quand la température de l'eau atteint ou dépasse 27°C en surface, un mouvement d'ascendance thermique se déclenche à partir de cette vaste warm pool : il en découle la formation d'un vaste tourbillon qui, en se déplaçant sur des centaines, voire des mil-

liers de kilomètres, devient un « cyclone » dévastateur de 6 000 à 12 000 m de hauteur et de 100 à 400 km de largeur. La force du vent peut dépasser 200 km/h, parfois même 300 km/h en rafale (ce fut le cas sur Port Vila et l'archipel du Vanuatu en mars 2015 et sur Suva et les îles Fidji en février 2016). Localement, la décharge en précipitations peut atteindre 500 mm en quelques heures. Après le passage de tels phénomènes météorologiques, les glissements de terrain peuvent s'opérer, les arbres être abattus, les constructions humaines détruites. En agglomération, les dégâts sont souvent spectaculaires.

Par phénomène de compensation aux transferts d'énergie dans l'atmosphère et l'hydrosphère, le mouvement général de déplacement des courants aériens et marins s'infléchit tous les cinq ou six ans en zone intertropicale : de graves sécheresses apparaissent alors sur la partie occidentale du bassin du Pacifique, normalement très humide, alors que des pluies diluviennes et des cyclones touchent les parties centrale et orientale de la cuvette océanique. Ce basculement périodique du système hydro-climatique du Pacifique est connu sous le nom d'oscillation australe « El Niño », puisqu'il se manifeste au large de la Cordillère des Andes autour de Noël, jour de naissance de « l'enfant Jésus » (El Niño Dios). Dès lors, on doit considérer que tous les archipels océaniques et leurs centres urbains sont exposés au risque cyclonique en zone intertropicale.

La montée du niveau de l'océan et le creusement du plan de houles liés au vent généré par le déplacement d'un cyclone rendent les sites littoraux particulièrement vulnérables, ce qui implique de fait l'ensemble des villes du Pacifique. Leurs zones basses sont inondées chaque fois que le passage d'un cyclone s'accompagne de fortes précipitations, les systèmes collinaires d'écoulement des eaux de ruissellement étant facilement saturés parce que sous calibrés ou incomplets. Au risque d'inondation s'ajoute le bris des baies vitrées des grandes villas et le soufflement des toitures en tôle ondulée des petits pavillons, sous la pression des rafales de vent, tant en front de mer que dans les vallées positionnées dans l'axe de déplacement du cyclone.

Pour Honolulu, ce double risque apparaît majeur, du fait de la très forte densité d'hôtels en bord de mer : rien que pour le quartier de Waikiki, à chaque passage de très forte tempête, les professionnels de la sécurité civile sont dans l'obligation de mettre à l'abri de l'inondation et du bris des fenêtres de 50 000 à 80 000 personnes, pendant un ou plusieurs jours. Il en va de même à Moorea ou à Bora Bora (mais pour seulement quelques centaines de voyageurs), certains complexes hôteliers étant établis sur pilotis dans le lagon, voire à même le récif barrière (sur le modèle des constructions indonésiennes importé en 1960 par les dirigeants du Club Méditerranée). À Guam, autre grande destination touristique, le bris des constructions légères reste élevé ; par contre, le risque « inondation » se trouve minimisé puisque l'agglomération urbaine s'établit pour l'essentiel sur une dalle calcaire, surélevée de plusieurs mètres par rapport au niveau de l'océan.



Les agglomérations de Papeete, Suva ou Nouméa et les villes de moindre importance telles qu'Honiara, Port Vila ou Apia, sont elles aussi confrontées aux dommages occasionnés par le passage de puissants cyclones : les vents violents génèrent de grandes vagues qui endommagent les infrastructures portuaires et les flottes, tout en occasionnant la destruction des cases (construites en paille de graminées, feuilles de cocotiers ou pandanus tressé) ainsi que la mise à bas des petits bungalows (aux murs en planches ou contre-plaqué, avec toit en tôle ondulée).

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les sécheresses sont aussi redoutables que les inondations en zone intertropicale, y compris dans la gouttière équatoriale. La sécheresse survient les années où les alizés sont exceptionnellement forts et où les eaux froides de grande profondeur remontent à proximité de la surface, de l'archipel des Tuamotu à celui de Tuvalu (ce phénomène de sur-valorisation de la normalité climatique intertropicale est dit La Niña, par opposition au phénomène dit El Niño qui correspond à un état d'affaissement de cette même normalité). Périodiquement la sécheresse affecte donc gravement B.B.B (Tarawa), Fongafale (Funafuti), D.U.D (Majuro) et Ebeye (Kwajalein). Certes, la lentille d'eau douce située en équilibre eustatique sur l'eau salée, à proximité de la surface, au sein des édifices coralliens, peut être atteinte par des puits percés de longue date dans le substrat récifal, mais on a pu constater dans les dernières décennies, que cette lentille était pratiquement tarie sous ces agglomérations ; on n'extraît plus qu'une eau saumâtre utile pour les besoins de la lessive ou de la toilette, mais non utilisable comme eau de cuisson ou de boisson.

Dans les îles hautes, les versants « sous le vent » (abrités du vent alizé) peuvent éviter de souffrir du manque d'eau saisonnier grâce à des retenues collinaires récupérant les eaux de ruissellement et surtout grâce à des conduites captant l'eau s'accumulant au sein des massifs montagneux, en particulier lorsqu'il s'agit d'édifices volcaniques faisant office de véritables « châteaux d'eau ». Ce pouvoir de stockage des eaux souterraines est aussi le fait des massifs d'ultrabasites en Nouvelle Calédonie, lorsqu'ils ne font pas l'objet d'une exploitation minière intempestive, et des hautes terres de Nouvelle Guinée qui, bien que comptant des sites miniers, sont essentiellement des espaces utilisés pour l'agriculture et l'exploitation forestière. Pour la ville de Nouméa, deux captages à moyenne/grande distance permettent d'assurer convenablement l'alimentation de la population : l'une achemine l'eau sur 15 km depuis la rivière Dumbéa, l'autre sur 60 km depuis la rivière Tontouta.

Il arrive que le retard d'équipement puisse faire qu'en année de grande sécheresse on puisse manquer d'eau momentanément dans une grande agglomération. Dans un passé récent, Nouméa, Suva et Papeete ont été épisodiquement confrontées à cette question cruciale qui continue à se poser à Port Moresby. Pour une évidente raison sanitaire, l'alimentation en eau potable (au même titre que l'installation de lieux d'aisance non polluants) reste donc la priorité absolue des gouvernements confrontés à l'urbanisation galopante, dans tous les pays océaniques, avant

même le branchement de l'électricité dans les villages traditionnels et les squats.

B- Les modifications de l'environnement induites par l'urbanisation des îles

Dans le Pacifique, les modifications des milieux bio-physiques découlant de la mise en place des aménagements urbains se manifestent, le long des littoraux, par la dégradation des sols et de la végétation préétablie ou par la pollution des eaux de surface et de faible profondeur. Elle se manifeste aussi par des prélèvements importants de minéraux nécessaires à la construction d'infrastructures portuaires, aéroportuaires, routières, industrielles ou sportives. D'une façon générale, la gestion des ressources en eau et celle des déchets liés aux activités humaines (eaux usées, ordures ménagères, rebuts industriels) peut s'avérer épidémiologiquement dangereuse et écologiquement destructurante lorsqu'elle est mal maîtrisée.

Dans l'ensemble des îles, les effets de la modification de la ligne de rivage par remblaiement, la multiplication des pollutions chimiques dans les ports, la dégradation des marais à mangrove et des récifs coralliens

Depuis plus d'un siècle, un besoin de désenclavement s'exprime en permanence au sein des collectivités insulaires océaniques. Du fait des coûts élevés des infrastructures lourdes nécessaires au déplacement des hommes, à la transformation des productions locales et au transport des marchandises, les responsables en charge d'Honolulu, Papeete, Suva et Nouméa et, dans une moindre mesure, ceux de Port Moresby, Honiara, Port Vila et Apia ont fait en sorte de gagner des terrains constructibles sur la mer et sur les marais littoraux pour asseoir durablement l'assise physique de leurs territoires urbains. Leur but affiché étant de limiter l'implantation d'équipements lourds sur les collines morpho-sédimentaires ou les piedmonts volcaniques, cette conquête d'espaces hydromorphes a déterminé le remblaiement des rivages et marais attenants.

Cette artificialisation du milieu physique ne s'est pas toujours accompagnée d'un travail d'assainissement pourtant nécessaire à l'évacuation (dans les lagons) des eaux provenant du ruissellement sur pentes ou d'émissaires côtiers, comme il est de règle dans tout effort de poldérisation. La conséquence d'un remblaiement intempestif des littoraux se traduit par la perturbation des mouvements hydrologiques nécessaires au bon renouvellement des eaux sur les sites côtiers et dans les marais à palétuviers (mangroves), utilisés traditionnellement par les Océaniques pour la capture de multiples variétés de poissons, la cueillette des huîtres et le piégeage des crabes.

Pour remblayer une mangrove en fond de baie ou asseoir un équipement portuaire à même le récif, on fait toujours appel à des matériaux locaux, afin d'en limiter les coûts d'extraction et de transfert. Lorsque le prélèvement est massif, l'équilibre physique des lieux d'extraction se trouve atteint ; il s'en suit d'une part des éboulements (lorsque le prélèvement de roche affecte des coteaux exposés à l'alizé), d'autre part l'extinc-

tion des colonies madréporiques situées en périphérie d'un platier récifal. Pour l'aménagement du port de Papeete et de l'aéroport de Faa'a, du calcaire corallien a été prélevé sur les récifs de Tahiti ; des roches volcaniques ont été extraites d'Oahu pour la mise en place des infrastructures portuaires et aéroportuaires d'Honolulu ; des éléments morpho-sédimentaires ont été acheminées vers Suva depuis des collines proches pour la réalisation des emprises de son port et de son centre des affaires.

Entre 1860 et 1940, on a eu recours à des rochers extraits des collines inscrites sur la péninsule de Nouméa, pour l'aménagement du quadrilatère du centre-ville ; ensuite, on a utilisé massivement les scories provenant de la fonte de nickel. En Baie de la Moselle, ce matériau d'origine métallurgique a servi à la réalisation d'une vaste aire plane où se localisent un parking, un marché et le musée ethnographique calédonien. Ce matériau a aussi été utilisé pour réaliser le comblement du chenal reliant la petite rade et la grande rade ce qui a permis la réalisation d'un port en eau profonde. Ce matériau a permis la poldérisation de la zone marécageuse de la Rivière Salée et l'implantation à sa place d'un vaste ensemble d'habitat social. Il a enfin facilité la réalisation d'un axe routier de grand gabarit ceinturant la presqu'île nouméenne ; les remblais nécessaires à cette route de ceinture ont parfois pris appui sur des épaves de minéraliers ou de caboteurs échoués à la suite de fausses manœuvres ou de la perte de leurs points d'amarrage, lors du passage d'un cyclone.

A Nouméa (sur le site de Ducos), à Suva (en baie de Walu) et à Tahiti (dans la basse Punaru), des décharges ont été remblayées pour permettre l'implantation de zones industrielles ; à Honolulu, le remblaiement littoral s'est réalisé tant pour l'implantation d'infrastructures industrielles (Downtown) que résidentielles (Waikiki). Lorsqu'il y a inclusion dans les remblais de déchets d'origine industrielle ou d'ordures ménagères, les marais à mangrove voisins et les eaux côtières se trouvent inmanquablement pollués par simple ruissellement des eaux de pluies. Très fréquente dans les baies comportant des emprises portuaires, la pollution des eaux de surface est souvent liée à un traitement des eaux usées déficient : faute de bassins de décantation, les eaux usées peuvent être directement évacuées dans les lagons ce qui provoque inmanquablement la mort des colonies madréporiques. On doit aux eaux de ruissellement circulant dans des zones d'habitat spontané implantées sur des coteaux des pollutions organiques et des pollutions chimiques préoccupantes ; il en va de même en cas de stagnation de ces eaux dans des bas-fonds où sont implantées des zones industrielles.

Du fait de l'endiguement des ports, les échanges d'eau et de sédiments avec les lagons peuvent être extrêmement limités, facilitant d'autant le piégeage de particules terrigènes qui s'accumulent sur le fond des principales rades, nécessitant périodiquement le recours à des dragages. Pour les rades à vocation commerciale et industrielle, cette pénalité physique se double d'une pollution chimique qui provient d'une part de la présence de métaux lourds (mercure, cuivre, plomb et zinc), avec des teneurs très supérieures à la normale dans les sédiments, d'autre part de la pré-

sence d'huiles, d'hydrocarbures et de détergents en surface, dans des proportions largement supérieures à ce que la faune marine tolère : à ce double titre, la situation des ports de Suva, Pago Pago et Papeete est particulièrement préoccupante. Dans l'environnement immédiat des infrastructures portuaires, des ferrailles et des pneus (traînant à même la grève) peuvent là encore participer à la pollution des rades, comme on peut le constater à Suva, en bordure de Walu Bay.

Dans les îles hautes, les incidences du profil des pentes, en cas d'urbanisation dense

Si l'espace urbain s'est d'abord développé au long des littoraux, par remblaiement des zones basses marécageuses, donc par rectification du trait de côte, dès l'instant où la demande résidentielle s'est exprimée avec force, les constructions se sont multipliées sur les planèzes volcaniques ou sur les collines sédimento-métamorphiques surplombant les infrastructures littorales. Entre 1970 et 2015, la pression urbaine n'a cessé d'y croître, au rythme du développement des activités résidentielles et touristiques, tant à Honolulu qu'à Papeete ou à Nouméa. A Suva et à Port Moresby, elle est moins marquée que dans les cas précédents dans la mesure où la promotion immobilière s'y exprime essentiellement sous forme de constructions légères.

Toujours est-il que lorsque les sols sont saturés en eau de pluie (à la suite du passage répété des cyclones et/ou de fortes précipitations orographiques liées à une exposition au vent dominant d'alizé), des glissements en forme d'écaillés se déclarent dans les lotissements construits à flanc de coteaux. Sous la force du ruissellement, les routes asphaltées et les chemins en terre, les murettes et les haies des résidences pavillonnaires se dégradent rapidement. Pour les constructions en béton (donc relativement lourdes), on assiste au fissurage de leurs murs et au déchaussement de leurs fondations, dès l'instant où ces dernières n'atteignent pas la roche saine à grande profondeur (les roches basiques se désagrégeant toujours sur plusieurs mètres en régime chaud et humide).

Lorsque la décharge en eaux météoriques est abondante dans un temps court, les matériaux terrigènes provenant du ravinement des pentes ont tendance à s'accumuler rapidement dans les zones dépressionnaires : les habitations (souvent précaires) qui s'y localisent deviennent vite insalubres ; les infrastructures industrielles et portuaires sont fortement endommagées ; les bassins nécessaires au stockage des eaux de pluies et ceux indispensables au traitement des eaux usées se trouvent engorgés ce qui provoque leur débordement alentour.

Dans les atolls, des populations urbaines soumises à de fortes contraintes, un approvisionnement en eau potable toujours fragile, un traitement des déchets liquides et solides encore approximatif

Dans les années 1970, l'agglomération de B.B.B implantée sur l'atoll de Tarawa et celle de D.U.D installée sur l'atoll de Majuro ne comportent ni réseau pour l'approvisionnement en eau potable de leur population, ni réseau de collecte des eaux usées. Faute de



pouvoir utiliser les puits creusés dans le calcaire récifal, depuis longtemps contaminés (du fait de la proximité des latrines situées à même le platier corallien ou en bordure du lagon), les familles résidant à B.B.B et à D.U.D (comme celles vivant dans des agglomérations mineures) utilisaient les toits en tôle de leurs habitations pour collecter l'eau de pluie, avant de la stocker dans des citernes en ciment ou en métal (voire plus tard en plastique) pour assurer au quotidien leur ravitaillement en eau d'usage domestique (boisson, cuisson, toilette, lessive, vaisselle). Dans les années 1980, on démarra l'exploitation d'une nappe souterraine située dans la partie septentrionale de la couronne récifale de Tarawa pour approvisionner en eau potable les habitants de B.B.B. A la même époque, la population de D.U.D recevait de l'eau acheminée par barge, trois fois par semaine, depuis la base de Kwajalein, cette dernière ayant été équipée d'une usine de dessalement de l'eau de mer par les militaires américains.

Au début des années 1990, un réseau public de ravitaillement en eau douce a été organisé pour la population de D.U.D à partir de la connexion de deux sources d'approvisionnement : d'une part, un vaste collecteur d'eau de pluie (superficie initiale de 30 ha, portée ensuite à 36 ha) réalisé après bétonnage de la piste d'atterrissage de l'aérodrome de Majuro (permettant la collecte en moyenne de 794 000 m³/an) ; d'autre part, un forage permettant d'accéder à la lentille d'eau douce « Laura » située sous le platier corallien, dans le district d'Eoon-Ene. En 1995, sur les 3 685 m³/jour mis à la disposition de la population de D.U.D, 2175 m³/jour provenaient de la première source, 1 510 m³/jour de la seconde. Des dispositifs annexes de collecte (hôpital, immeuble des administrations de l'Etat, établissements scolaires, équipements domestiques) fournissaient un complément de l'ordre de 300 m³/jour.

A la fin des années 1990, du fait du tarissement progressif de la lentille d'eau douce « Laura » et de l'augmentation constante des besoins de la population urbanisée (de l'ordre de 170 l/hab./jour), trois petites unités de dessalement de l'eau de mer ont été implantées à D.U.D (une pour l'hôpital, les deux autres pour fournir de l'eau de boisson en bouteille). Toutefois, un problème d'importance subsiste, à savoir le coût relativement élevé de production de l'eau potable par dessalement de l'eau de mer : à l'heure actuelle, il varie entre 2,1 et 3,2 dollars/m³. En conséquence, l'association toit-collecteur / citerne-stockage reste pertinente pour les besoins des populations vivant sur un atoll : le tout nouveau collège universitaire de Majuro le prouve en ayant recours à cette technique perçue par beaucoup comme « traditionnelle ».

En ce qui concerne les eaux usées, on ne constate aucun traitement, tant à B.B.B (Tarawa) qu'à D.U.D (Majuro) ou Ebeye (Kwajalein) ; on a seulement recours au pompage de l'eau de mer pour assurer le fonctionnement des toilettes dans les immeubles publics, les établissements hôteliers et un grand nombre de résidences privées, puis pour guider l'évacuation des eaux usées vers la pleine mer. Faute de traitement avant évacuation dans l'océan pour D.U.D (par une conduite plongeant à 15 m de profondeur) ou dans le lagon de Kwajalein pour Ebeye (un émissaire se jetant à proximité d'une passe donnant sur l'océan), il

arrive que des portions du littoral soient polluées par des fèces lorsque surviennent de fortes houles ; le corail qui a besoin pour prospérer d'une eau claire bien oxygénée peu à peu dépérit, fragilisant d'autant le trait de côte.

Du fait du manque de terrains disponibles, les ordures ménagères sont pour leur part entassées en bordure du lagon ou de l'océan avant brûlage, puis enfouissement par remblaiement rapide. Elles sont donc régulièrement dispersées par des coups de mer ce qui contribue là encore au maintien de la pollution des eaux entourant les trois atolls de Micronésie où la pression humaine s'exerce avec le plus d'intensité. Un effort est pourtant mené, depuis maintenant vingt-cinq ans, en faveur de la fabrication de compost à partir des déchets végétaux. Dans le cas des îles Marshall, un tri sélectif des déchets solides commence à être réalisé à Majuro et à Kwajalein : les batteries, les huiles et solvants usagés sont récupérés; les équipements en aluminium (canettes de boisson) ou en acier (carcasses automobiles) sont compactés puis exportés; des éléments en béton peuvent même servir pour la réalisation de récifs artificiels (à but de pêche) dans les lagons. Il n'en reste pas moins que l'état de l'environnement biophysique des agglomérations implantées sur les atolls montre des signes graves de détérioration, malgré les efforts méritoires récemment consentis. Dans les atolls des Tuamotu, on enregistre des problèmes similaires tant en matière de ravitaillement en eau potable qu'en traitement des déchets.

A vrai dire, si l'innovation technologique que constitue l'implantation d'unités de dessalement de l'eau de mer ou de dépollution des déchets induits par les activités urbaines a pu être testée pour subvenir aux besoins des populations de D.U.D et d'Ebeye, c'est parce que la République des îles Marshall a réussi à avoir les moyens de les financer. Les ressources mobilisées proviennent principalement d'une dotation annuelle attribuée par les USA (60 M US\$, représentant d'une part une « compensation » du trésor américain aux « désagréments » occasionnés par les essais nucléaires et thermonucléaires menés dans l'archipel entre 1945 et 1960, d'autre part le prix de la location de l'atoll Kwajalein consentie à l'USAF), accessoirement d'aides au développement (15 à 20 M US\$/an, provenant de l'Australie, du Japon et de l'UE ou de montages financiers multilatéraux), du revenu tiré de la taxation des autorisations de pêche (consenties aux flottes thonières asiatiques manœuvrant dans la Z.E.E marshallaise) et des bénéfices procurés par une usine de conditionnement du thon implantée sur Majuro. L'Etat de Kiribati ne bénéficiant pas de ressources budgétaires comparables, son retard en matière de traitement des déchets reste naturellement important par rapport à son voisin.

Conclusion

Après un siècle et demi de développement, les espaces urbains apparaissent aujourd'hui comme un élément essentiel à l'organisation socio-économique des archipels du Pacifique. De par leur importance sur des littoraux souvent étroits et sur des piedmonts souvent pentus, les équipements citadins exercent une

forte pression sur leurs sites d'implantation et peuvent donc être facteurs de modification des équilibres environnementaux. En conséquence, les insulaires font état aujourd'hui d'une sensibilité très forte vis-à-vis des problématiques écologiques. Le devenir des agglomérations urbaines contemporaines est donc au centre des préoccupations des collectivités territoriales, des controverses médiatiques et des politiques publiques.

En général, la perception de la ville par les Océaniens de vieil enracinement est plus critique que celle des populations implantées par les administrations coloniales où se sont épanouis des groupes de métis. Dans les sociétés autochtones, on survalorise en effet la ruralité agreste largement mythifiée « d'avant le temps des Blancs ». On soupçonne facilement les élus en charge des aménagements urbains d'être des spéculateurs ou liés à des affairistes, donc de ne pas œuvrer pour le « bien public ». Dans les sociétés où les créoles sont dominants, certains leur reprochent de ne pas savoir (ou de ne pas vouloir) tenir compte des « règles coutumières » en matière foncière, de ne pas systématiquement prendre l'avis des « maîtres des terres » pourvus traditionnellement d'une fonction cadastrale. Dans le même temps, les Océaniens respectueux des traditions immémoriales reconnaissent ne plus pouvoir vivre, de nos jours, sans recours aux services urbains et à l'offre multiforme en biens de consommation qui y est proposée. Pour les populations allochtones et métisses, la ville est le symbole de la réussite sociale, le lieu où on étudie puis où on travaille, où on « dispose de tout ce dont on a besoin », en particulier d'une résidence spacieuse et bien équipée à laquelle chacun aspire. Pour l'ensemble des insulaires, la ville est aussi un lieu de détente et parfois de débauche.

Pour un Afa Tahiti, le modèle d'organisation socio-urbaine est à chercher, au-delà de Papeete, à Honolulu ou à Auckland ; pour un Caldoche, la référence en matière d'aménagement et d'équipement urbains est à présent Brisbane et la Gold Coast où quelques milliers d'entre eux possèdent déjà un pied à terre. Les zones commerciales immenses incluant des hypermarchés et une multitude de boutiques, les villas de style californien (en bord de mer et sur les collines), les marinas et les ports de plaisance (le long du littoral ou de rivières canalisées) leur sont devenus indispensables car ils sont vecteurs d'un sentiment de « bien vivre » comparable à celui perçu au cours de voyages d'agrément dans les banlieues « bon chic, bon genre » des métropoles multimillionnaires nord-américaines ou australasiennes.

Dans les atolls, les gouvernants mettent de plus en plus en cause le « réchauffement climatique » comme explication à la marginalité des collectivités insulaires dont ils assurent la direction. En fait, en insistant sur les « émissions de gaz à effet de serre » (provoquées pour une bonne part par les activités industrielles et urbaines) participant au réchauffement du climat mondial et, corrélativement, à l'élévation du niveau moyen des océans, ils se positionnent en « victimes de l'emprise séculaire des Occidentaux sur le Pacifique ». Certes, l'élévation du niveau des océans commence à être ressentie comme une « mutilation du monde des atolls » (Kiribati, Tuvalu, Marshall), mais c'est l'ab-

sence pour ces micro-Etats de moyens budgétaires suffisants (faute de ressources locales taxables sur une grande échelle) qui empêche en fait le financement d'aménagements urbains où les habitants se sentent bien et en sécurité (en cas de raz de marée).

Au-delà de la vulnérabilité des milieux de vie situés à fleur d'eau, le problème majeur des habitants des atolls reste le manque crucial d'activités économiques pour le plus grand nombre, sauf aux Tuamotu du fait du développement de la periculture (activité aussi présente dans les îles de la Société, les îles Gambier et les îles Cook). Au même titre que les résidents des îles hautes peu ou mal urbanisées, les gens vivant dans les atolls micronésiens se sentent très souvent « piégés » sur leur terre d'origine. Le désœuvrement des jeunes générations y est tout particulièrement inquiétant. Dans un contexte de misère, la prise de drogue ou le recours au suicide est fréquent; seuls les jeunes gens les mieux éduqués peuvent entrevoir une issue fructueuse dans la migration vers Guam, Honolulu, voire Los Angeles. Ce départ s'avère positif lorsque les insulaires expatriés dans une métropole active pensent à envoyer régulièrement une partie de leur salaire dans leur île d'origine, afin d'aider leur parentèle (très souvent pléthorique).

Derrière la dichotomie géo-culturelle juxtaposant un monde autochtone marginalisé et un monde allochtone (largement métissé) triomphant, se cache une discontinuité politique majeure, celle qui différencie les petits pays indépendants (dont les habitants ne disposent, pour leur grande majorité, que d'un revenu modeste) des territoires français ou américains (à haut niveau de vie moyen) où les équipements collectifs font l'objet périodiquement de mises à niveau, même si les équipements collectifs s'y réalisent souvent avec retard par rapport à leurs équivalents en place sur le continent nord-américain ou en France métropolitaine.

Faute de la disposition de ressources budgétaires suffisantes (découlant de la fiscalité locale ou de programmes d'aide au développement insulaire), le traitement des déchets produits par les populations urbaines reste problématique dans l'ensemble du Pacifique, y compris à Honolulu où il arrive parfois que le canal Ala Wai, bordant le pôle touristique de Waikiki, serve au rejet d'un surplus d'eau incomplètement traitée. Cela provoque alors des émanations nauséabondes contre lesquelles les riverains multiplient de plus en plus fréquemment des plaintes. Ceci explique un investissement de 4,7 Mds US\$ pour la période 2010-2035 pour avoir les moyens de construire des stations modernes permettant d'associer au traitement biologique classique des eaux usées une filtration par membrane ; cette dernière bloque les micro-polluants, ce qui permet de produire des eaux épurées de haute qualité (sans odeur nauséabonde) pouvant être utilisées dans l'agriculture ou l'industrie.

Aujourd'hui, la priorité des pouvoirs publics va surtout à la réalisation de réseaux de tout-à-l'égout, incluant des bassins de décantation performants pour le traitement des eaux usées. Ainsi dans le cas du Grand Suva, la Banque asiatique pour le Développement (Asian Development Bank) apporte-t-elle son



concours à l'Etat des îles Fidji sous forme d'un prêt de 71 M US\$ (à très faible taux d'intérêt) pour la mise à niveau du réseau qui s'étire de la baie de Laucula à la ville de Nausori (avec la réalisation en priorité d'une conduite de 60 cm de diamètre, longue de 3,5 km, dotée d'un système de surveillance par caméras, pour la collecte des eaux usées des divers lotissements de Tamavua); cette somme indique l'importance de l'enjeu que constitue le traitement des « eaux grises », tant aux yeux des dirigeants que des habitants.

Pour le Grand Nouméa et le Grand Papeete, l'Agence française de Développement occupe un rôle comparable à celui joué par l'ADB en faveur des petits pays anglophones. Dans le premier cas, il s'agit essentiellement de la mise en service de deux stations d'épuration à Nouméa et de la construction d'une troisième à Dumbéa (chacune de ces stations, construite pour les besoins de 20 000 à 48 000 personnes, associe un traitement biologique classique et une filtration par membrane ; elle constitue un investissement de 5 à 10 M US\$). Dans le second cas, il s'agit de la mise en place (depuis 2008) d'un réseau public de collecte et de traitement des eaux usées, sur la commune de Papeete : une première tranche assure la desserte du secteur du marché et de l'hôtel de ville, une seconde devant faire de même pour la zone portuaire et des rues adjacentes au front de mer.

Si la collecte des ordures ménagères arrive à être menée à bien dans la plupart des agglomérations insulaires, le traitement des déchets solides bénéficie rarement d'équipements appropriés en matière de tri sélectif du « recyclable » et d'incinération du « non recyclable ». Au-delà d'un compostage des déchets végétaux largement vulgarisé, seules les îles d'Oahu, de Guam et de Tahiti possèdent des équipements complets permettant le tri, le compactage avant exportation des déchets recyclables (telles les cannettes de boisson en aluminium ou les carcasses automobiles en acier) et l'incinération de ceux qui ne le sont pas (déchets chimiques).

Donc, il reste beaucoup à entreprendre en Océanie pour assurer la salubrité des villes et de leur environnement insulaire. Dès lors, on peut légitimement s'étonner que les instances internationales s'impliquent de façon bien discrète dans la neutralisation des effets

environnementaux induits par la croissance urbaine dans le Pacifique alors que ces instances ont établi des programmes de veille (au demeurant fort utiles) pour prévenir à temps les populations de cette partie du monde, de l'imminence de catastrophes naturelles. En réduisant la « viabilité » des Etats insulaires à la simple mesure de leur « vulnérabilité » vis à vis des phénomènes majeurs d'ordre tellurique et/ou climatique, les agences placées sous l'égide de l'ONU et beaucoup de banques de développement font ainsi œuvre minimaliste. Or, l'urbanisation galopante n'a pas seulement des effets négatifs sur les écosystèmes côtiers ; elle provoque aussi de fortes tensions sociales, d'une part en marginalisant les territoires sans prise directe sur une ville entreprenante, d'autre part en vulgarisant, dans toutes les agglomérations d'importance, des poches de peuplement où sévit l'extrême pauvreté. A présent, dans tous les centres urbains comportant des squats, les néo urbains ne disposant pas d'un travail stable s'adonnent, au minimum, à la production et au commerce du cannabis pour assurer leur survie. Bien souvent, leur marginalité économique et sociale les fait tomber dans la violence.

A vrai dire, dès lors que les discontinuités socio-économiques se calquent sur des discontinuités ethno-culturelles, des turbulences se font jour au plan politique. Pendant deux décennies, les îles Fidji en furent gravement affectées. Actuellement, la palme de la violence revient à Port Moresby où les migrants originaires de l'intérieur de la Nouvelle Guinée se trouvent complètement marginalisés par les réseaux locaux papous. En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, la montée récente de l'insécurité dans le Grand Nouméa risque fort de parasiter le débat sur « l'avenir du pays » qui doit se concrétiser, en novembre 2018, par la tenue d'un référendum d'autodétermination. Cette réalité problématique tire son origine du fait que les Kanaks urbanisés considèrent souvent rester trop en marge de la prospérité qui s'est construite, au fil du temps, autour de la communauté créole « caldoche » et des Français de Métropole. Il n'est donc pas anormal que, depuis plus d'un demi-siècle, le paradigme paradisiaque de l'insularité océanienne (forgé par les observateurs occidentaux qui ont fréquenté cette partie du monde, entre 1780 et 1960) s'en trouve fortement écorné.

Orientations bibliographiques

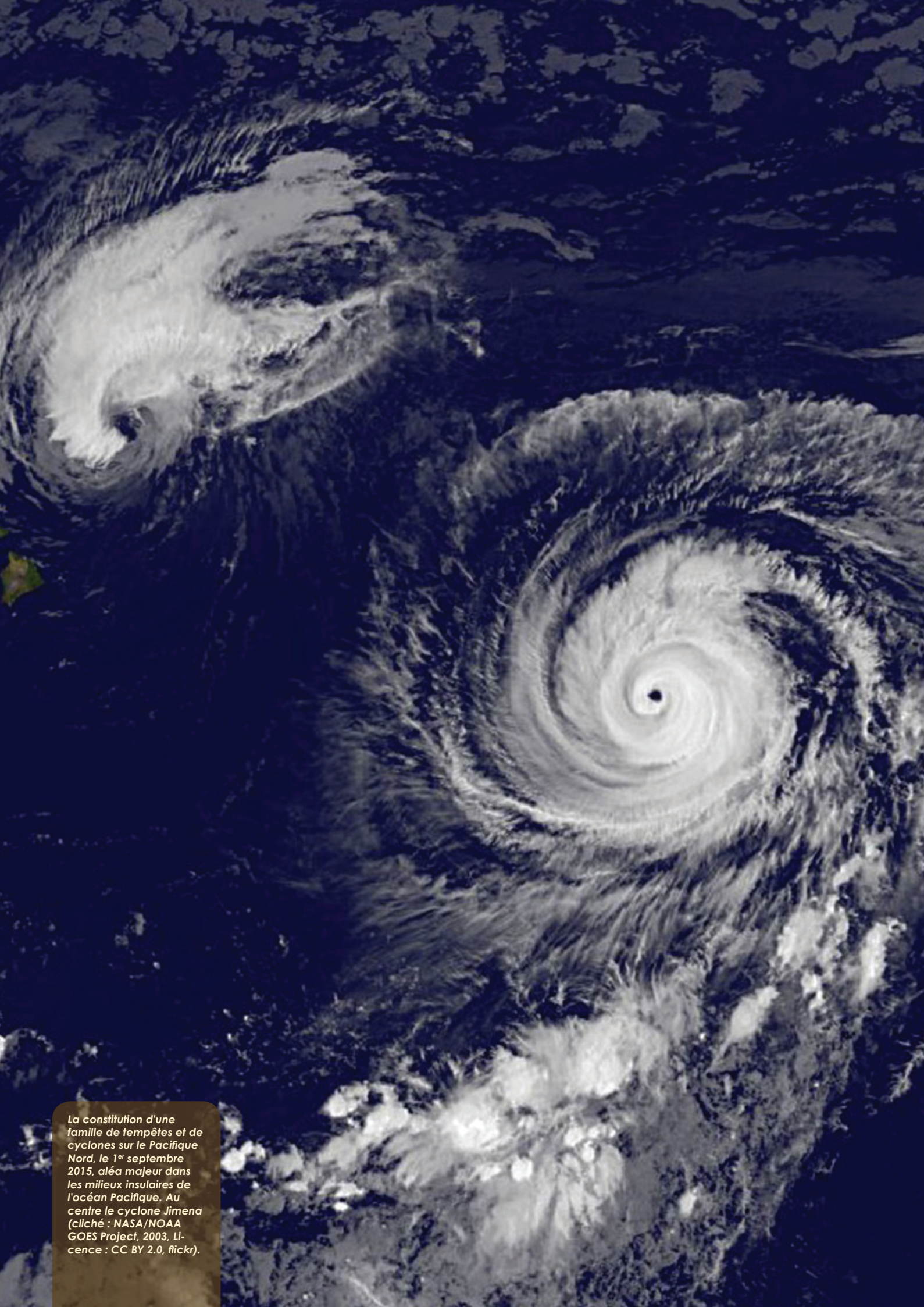
- Asian Development Bank (ed.), (2012).** *The State of Pacific Towns and Cities*, Manille, ADB Pacific studies' series.
- BM/FMI (ed.), (2016).** *Classement des pays en fonction de leur PIB nominal en 2015*, Washington, Edition électronique.
- Chaoxiong He, (2001).** *Assessment of the Vulnerability of Bairiki and Bikenibeu, South Tarawa, Kiribati*, SOPAC Library, Technical Report n° 322.
- Department of planning & permitting (ed.), (2004).** *Primary Urban Center Development Plan, Honolulu*, City & County Development Plans.
- Doumenge F., (1990).** *Géopolitique du Pacifique Sud*, Bordeaux, CRET-CEGET, « Îles et Archipels » n° 11.
- Doumenge J.P., (1995).** L'urbanisation à Guam, *Cahiers d'Outre-Mer* n° 48 (191), pp. 347-380.
- Doumenge J.P., (1999).** *Urbanization [in the Pacific Islands]*, in : Rappaport M. (ed.) *The Pacific Islands*, Honolulu, The Bess Press, chap. 26, pp. 315-325.
- Doumenge J.P., (2000).** *L'Outre-Mer français*, Paris, Armand-Colin, coll. U (géographie).
- Doumenge J.P. & Huetz de Lemps C. (ed.), (2009).** *Une géopolitique du Pacifique et de ses îles*, in: *Conflits Actuels* n° 23-24, Paris, CEDU, pp. 5-312.
- Doumenge J.P., (2010).** Le Pacifique et ses îles, contextes naturels et culturels de développement, réalités économiques et politiques contemporaines, in : Guiselin E.P. et Joyau M. (ed.), *Etats et constitutions du Pacifique Sud / States and Constitutions of the South Pacific*, Wellington, CPC.
- Dumaru P., (2006).** *Fiji National Assessment Report*, UNDESA-UN.
- Dupon J.F et alii, (1991).** *Atlas de la Polynésie française*, Paris, Ed. ORSTOM.
- Dupon J.F et Morhange C., (1994).** De si jolies petites villes : croissance urbaine et environnement dans les îles du Pacifique, *Bulletin du Programme régional océanien pour l'environnement*, Apia, PROE, étude n° 6.
- Fiji's Ministry of Finance & National Planning, (2006).** *Strategic Development Plan for 2007-2011*, Suva, Government of Fiji, *Parliamentary paper*, n° 92.
- Gaudi H.G., (2010).** *Effects of recent development projects on the environment of the Motu Koitaby*, Paris, Coastal Regions and Small Islands (UNESCO), papers 10.
- Gay J.C. & alii, (2013).** *Atlas de la Nouvelle Calédonie*, Paris, Ed. IRD/ORSTOM.
- Grant P. (ed.), (2013).** *Port Moresby (PNG): Climate Change Vulnerability Assessment*, Nairobi, United Nations' Human Settlements Programme (coll. « Cities and Climate Change initiative »).
- IEOM (ed.), (2014, 2015 & 2016).** *Rapports annuels 2013, 2014 et 2015 sur la Nouvelle Calédonie*, Paris, Ed. IEOM.
- IEOM (ed.), (2014, 2015 & 2016).** *Rapports annuels 2013, 2014 et 2015 sur la Polynésie française*, Paris, Ed. IEOM.
- Huetz de Lemps C., (1991).** Une métropole dans le Pacifique : Honolulu (Hawaii), in : Beaujeu-Garnier J. & Désert B. (ed.) *La grande ville, enjeu du XXI^e siècle*, Paris, PUF, pp. 255-269.
- Huetz de Lemps C. et Sevin O., (2008).** *L'Asie-Pacifique, des crises et des violences*, Paris, P.U.Paris-Sorbonne.
- Huetz de Lemps C., (2017).** *Le paradis de l'Amérique : Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Edition Vendémiaire.
- Jones P., (2012).** *Managing Urbanisation in Papua New Guinea, Geelong/Melbourne*, Alfred Deakin Research Institute, Working Paper n° 33.
- Service Economique (ed.), (2016).** *Principaux indicateurs économiques et commerciaux des Etats insulaires du Pacifique*, Canberra, Publications de l'Ambassade de France en Australie.
- Shirley I. & Neill C., (2013).** *Asian and Pacific Cities, Development patterns*, Oxon, Routledge.
- UN-Habitat (ed.), (2010).** *Port Moresby urban profile (PNG)*, Nairobi, United Nations' Human Settlements Programme.
- UN-Habitat (ed.), (2012).** *Greater Suva urban profile (Fiji)*, Nairobi, United Nations' Human Settlements Programme.
- UN-Habitat (ed.), (2015).** *Urbanization and Climate: Change in small island developing States*, Nairobi, United Nations' Human Settlements Programme.



Vue satellitaire du Grand Nouméa de septembre 2003 : noter les quartiers résidentiels dans le sud et l'est de la presqu'île, les quartiers populaires dans le nord et l'ouest, ainsi que le site métallurgique de Doniambo et le secteur industriel de Ducos (cliché : NASA : CC00 / Domain public, Wikimedia commons).



Blanchiment des coraux à Heron Island (février 2016) sur la Grande Barrière de corail australienne (cliché : The Ocean Agency / XL Catlin Seaview Survey / Richard Vevers, Licence : CC BY 2.0, flickr).



La constitution d'une famille de tempêtes et de cyclones sur le Pacifique Nord, le 1^{er} septembre 2015, aléa majeur dans les milieux insulaires de l'océan Pacifique. Au centre le cyclone Jimena (cliché : NASA/NOAA GOES Project, 2003, Licence : CC BY 2.0, flickr).

